Prix de ce N° trois francs

Vie au Grand Air

21me Année
20 Février 1920

DANS CE NUMERO :

LES CHAMPIONNATS DE CHAMONIX
LA SAISON SPORTIVE DE LA RIVIÈRA
LE MATCH RUGBY FRANCE-ANGLETERRE

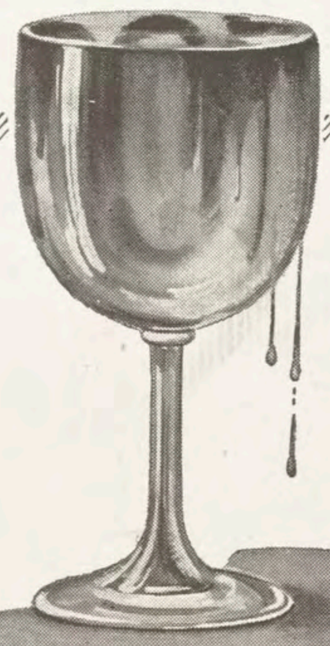
Editions Pierre Lafitte

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

DUBONNET

VIN TONIQUE AU QUINQUINA

A. Ehrmann.



le DUBONNET
doit sa réputation à
son goût exquis et à sa
généreuse action sur l'estomac
.....
Mélange de vieux vins
et d'écorces de quinquinas
supérieurs

ARTICLES POUR TOUS SPORTS

ROYAL SPORT

FABRICANTS SPÉCIALISTES

8, RUE MONTYON — IXe Arrt — PARIS

MEILLEUR MARCHÉ DE TOUT PARIS

CATALOGUE ILLUSTRÉ FRANCO SUR DEMANDE

JEUNES GENS
CLASSES 1920-1921

réformés, personnes faibles, rendez-vous forts et robustes par la nouvelle méthode de culture physique de chambre, sans appareils 10 minutes par jour, pour créer une nation forte et saine et défendre la patrie.

Brochure contre timbres.

Professeur WEHRHEIM,
Le Trayas (Var)

Pour rendre votre Chauffeur

digne de votre nouvelle voiture, habillez-le

AUX MARINS

7 et 9, Avenue de la Grande-Armée
PARIS

Les articles d'hiver sont arrivés

— Equipements complets, Leggins, Gants, Lunettes, etc. —

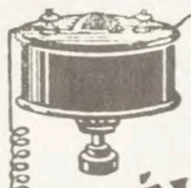
TOURAINE *vieux manoir* chiffré Fois Ier 1531, Parc 7 h. 70. Pr. 80.000. S'ad. Me PONVERT, not. Tours.

POUR LE BUREAU
POUR LES VOYAGES
POUR LES SPORTS

PORTE-PLUME
RÉSERVOIR
GARANTI INVERSABLE

Dans toutes les bonnes Papeteries depuis.. 17f50

VENTE EN GROS
MAURICE JANDELLE : 105 bis Rue DAREAU, PARIS. *Tél* 606 3675



COMME LES **AUTOS**
ÉCLAIREZ
VÉLOS & MOTOS
PAR PROJECTEUR
ÉLECTRIQUE
AVEC
L'ALTERNACYCLE

EN VENTE PARTOUT
GROS : Etablts L. ROSENGART
65, Boulevd Soult, PARIS

EN VENTE PARTOUT

CABRI

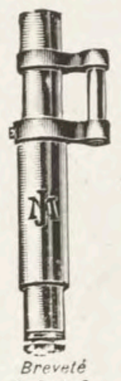
PATE EXTRA

pour

CHAUSSURES

Noir - Rouge - Jaune - Blanche - Havane

Pour les Motocyclistes & les Cyclistes



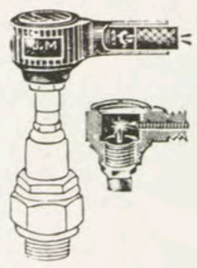
Breveté S. G. D. G.

Amortisseurs "J. M."

Se placent instantanément sur n'importe quelle
BICYCLETTE ou MOTOCYCLETTE

Pour les Automobilistes

AMORTISSEURS
et COMPENSATEUR **"J. M."**



PRISE DE COURANT
"J. M."
ENTIÈREMENT EN ÉBONITE.
Empêche l'encrassement des bougies.

Boul. de la Seine, NEUILLY-sur-SEINE

Catalogue sur demande — Téléph. : WAGRAM 01-80. NEUILLY 90.

GUILLEMOT, 1[cr] DU PRIX LEMONNIER (1).

Guillemot, du Club Athlétique de la Société Générale, a gagné le Prix Lemonnier en grand coureur, le 11 janvier. Notre photographie le représente au moment où il entre sur le terrain du Racing-Club de France, à la Croix Catelan pour l'ultime effort. Il précède le 2[e], Vignaud, de 60 mètres.

SOMMAIRE

20 FÉVRIER 1920

GUILLEMOT, 1[er] DU PRIX LEMONNIER 1
LE SKI A SAINT-MORITZ 2
LE CHAMPIONNAT DE CHAMONIX, *par Robert PLANQUE* 3, 4, 5
LE CHALLENGE DE LA "VIE AU GRAND AIR" 6
LE CHAMPION DE FRANCE DU SAUT EN SKI 7
LES AVIONNETTES, *par Jacques MORTANE* 8, 9
LE PRIX LEMONNIER EST GAGNÉ PAR GUILLEMOT 10, 11
LE PRIX LEMONNIER, *par André GLARNER* 12
LA GYMNASTIQUE ÉDUCATIVE ET LE SPORT, *par le D[r] SANDOZ*. .. 13, 14
LE RUGBY DANS UN MARÉCAGE 15
LE JEU DE QUELQUES CHAMPIONS, *par W. LAURENTZ* 16, 17
UN SURVIVANT DU MATCH DE CHERBOURG, *par E. TOULOT*.. 18
LA BATAILLE DE TWINCKENHAM, *par Jacques DEDET* 19, 20, 21
MOTEUR D'AUTOMOBILE ET MOTEUR D'AVIATION *par H. PETIT*.. 22, 23
UN DÉBUTANT GAGNE LE CROSS DE L' "INTRANSIGEANT" 24, 25
LES POINGS QUI RAPPORTÈRENT DES FORTUNES, *par J. MORTANE*. 26, 27, 28
MICH-CINÉMA 29, 30
LES COURSES DE NICE 31
LE MEETING HIPPIQUE DE NICE. LE GRAND PRIX ET LE PRIX DU PRINCE DE MONACO.. .. .. 32, 33
LE TENNIS ET LE POLO SUR LA RIVIERA 34
LA CHIRURGIE SPORTIVE, *par le D[r] Jacques DEDET* 35, 36
LE CHEVAL-VAPEUR DE RENFORT.. 36
LES BOXEURS FRANÇAIS A LONDRES. 37
AU FIL DU MOIS.. 38
TECHNIQUE SPORTIVE, *par C. LAVILLE* 48

Désormais, la VIE AU GRAND AIR, pour répondre au vœu manifesté par nombre de ses lecteurs, organisera des concours faciles et instructifs permettant au profane de se familiariser avec le sport et au compétent de se distraire. Les lauréats de ces passe-temps, que nous rendrons aussi variés que possible, recevront des ouvrages de notre grande collection "Sports-Bibliothèque". Dans notre prochain numéro, nous commencerons la série par le concours "A qui ce dos ?".

Il est nécessaire de considérer le sport non seulement comme un spectacle, mais aussi comme un sujet d'études. Apprendre à réfléchir, à étudier, à découvrir la psychologie et la philosophie de l'effort, tel doit être le but du sportsman, pour que l'œuvre d'éducation physique soit complète. Nous tâcherons de provoquer ce résultat en proposant à nos lecteurs des questions auxquelles nous lui seront reconnaissants de répondre. Le sujet de notre première enquête est le suivant : « Quel est à votre avis le sport le plus difficile pour parvenir à se classer "parmi les bons" ? Pourquoi ? » Adresser les réponses avant le 20 mars, à la rédaction de la VIE AU GRAND AIR, 90, avenue des Champs-Élysées.

Editions Pierre Lafitte

LE NUMÉRO TROIS FRANCS
ÉTRANGER PORT EN PLUS
ABONNEMENTS POUR 12 NUMÉROS
FRANCE, 32 Fr. ÉTRANGER, 38 Fr.

DIRECTEUR-FONDATEUR : PIERRE LAFITTE.

20 FÉVRIER 1920 ◆ N° 851
DIRECTION : 90, CHAMPS-ÉLYSÉES
PUBLICITÉ : Sté Nlle DE PUBLICITÉ
11, BD DES ITALIENS, PARIS

TOUS DROITS DE REPRODUCTION ET DE TRADUCTION RÉSERVÉS POUR TOUS PAYS, COPYRIGHT DÉCEMBRE 1919 BY LIBRAIRIE HACHETTE, PARIS

(1) Voir l'article et les clichés pages 12, 13 et 14.

LE SKI A SAINT-MORITZ

A part Chamonix, la France ne possède aucun endroit organisé pouvant rivaliser avec les stations hivernales de Suisse. Pour quelle raison? Les sites sont pourtant nombreux dans notre pays, mais la routine ne permet pas de leur donner l'extension que les Suisses ont su faire prendre à Saint-Moritz et autres Davos. Pourquoi ne pas savoir tirer parti de nos richesses ?

Cliché de notre envoyé spécial.

LA COURSE DE TRAINEAUX

Une épreuve de traîneau fut disputée, au cours du meeting de sports d'hiver de Chamonix. Nous représentons le traîneau " Mont-Blanc ", conduit par M. Jules Couttet, président du Syndicat d'initiative, passant aux Prats-Chamonix.

SPORTS D'HIVER

LES CHAMPIONNATS DE CHAMONIX

Par Robert Planque.

Enfin ! Y serions-nous ? Le sport d'hiver entrerait-il dans nos mœurs ? La semaine de Chamonix permettrait de l'espérer. Le succès fut grand. Mais n'avons-nous pas été habitués avant la guerre à ces triomphes régionaux qui nous donnaient des raisons d'avoir confiance dans l'avenir ? Et l'avenir ne nous prouva-t-il pas d'une façon régulière et lamentable que la routine était plus forte que le progrès ? Nous avons un Chamonix, bravo, mais nous devrions avoir plus de dix stations hivernales où le sportsman et le touriste auraient plaisir à aller se reposer. Il devrait en être de ces sites de neige comme des plages. Les gens riches iraient de l'un à l'autre. Les champions participeraient aux compétitions organisées dans les Alpes comme dans les Pyrénées. Durant les mois d'hiver, ce serait un va-et-vient continuel, un mouvement international qui procureraient la richesse à une foule de petits pays presque inconnus aujourd'hui, facilement célèbres demain. Hélas ! en France, les gens ne veulent rien risquer : s'ils consacrent des fonds à une affaire, ils désirent que cet argent leur rapporte immédiatement. Or, de même que Paris ne s'est pas fait en un jour, il ne faut pas s'imaginer qu'en quelques semaines, les capitaux risqués, petits ruisseaux, deviendraient de grosses rivières.

LA FACILITÉ D'ÉTABLIR UNE STATION D'HIVER

C'est après des années d'efforts que le succès récompenserait les énergies. Que faut-il, en effet, pour créer une station d'hiver parfaite ?

Une belle position. En France, elles sont légion.

Des pistes vraiment favorables au sport. Rien n'est plus facile lorsqu'on est compétent et qu'on fait appel à des conseillers aussi sportifs que désintéressés.

Des facilités de communication, c'est-à-dire une entente avec les compagnies de chemins de fer, afin que le voyage soit moins compliqué qu'une expédition au Pôle Nord, comme, hélas ! c'est la règle !

Des hôtels gais et confortables. Un casino attrayant. Quelques magasins, genre Paris. Des indigènes accueillants. Une municipalité comprenant son intérêt en encourageant la venue des touristes.

Et voilà ! Vous aurez ainsi une station d'hiver digne de rivaliser avec Davos et Saint-Moritz, ces Deauville de la neige !

Si les Français comprenaient leur intérêt, ce n'est pas un Chamonix, mais dix ou vingt que nous posséderions. Malheureusement, notre tempérament ne connaît pas de juste milieu : nous avons les idéalistes pensant beaucoup et n'entreprenant rien, ou les mercantis volant énormément et essayant de voler davantage. Pour le côté pratique, rien ! Dans tout cœur de Français, peut-on dire, un bureaucrate sommeille. Comment se fait-il, afin d'occuper les loisirs de l'été, que les habitants de quelques sites magnifiques des montagnes ne se réunissent pas pour décider qu'eux aussi vont rivaliser avec les Nice et autres Monte-Carlo ? Ils se mettraient au travail, feraient appel aux services intéressés, consacreraient leurs efforts par une publicité ingénieuse, et, vite, se rendraient compte des résultats magnifiques procurés par leur intelligente initiative.

LÉON QUAGLIA

Léon Quaglia, à droite, vainqueur du challenge de la " Vie au Grand Air ", gagna également les championnats de France de 500 mètres en 1 m. 1 s. 2/5, de 5.000 mètres en 10 m. 29 s. 4/5 et de 1.500 mètres en 2 m. 8 s. 4/5.

1

2

Clichés de notre envoyé spécial

1. LES CHAMPIONS DE BOBSLEIGH

Le championnat de France de bobsleigh a été disputé à Chamonix, le 23 janvier. La victoire est revenue, en 1 m. 12 s., au lieutenant Soulier, qui fut le benjamin des as. Sédillon se classa 2e en 1 m. 14 s.

2. LE SAUT COUPLE

Une démonstration de saut en ski, à laquelle prirent part les concurrents du championnat de France, fut donnée au cours du meeting.

Evidemment, nous avons ici l'air de faire ressortir avant tout le côté matériel de l'entreprise. Dame, n'est-ce pas nécessaire ? Qui ne risque rien, n'a rien, dit-on, mais une autre maxime est plus véridique : on ne risque que pour avoir ! L'ère des Mécènes est passée. A-t-elle d'ailleurs réellement existé ? Le vrai Mécène n'agissant que dans l'intérêt du sport, sans arrière-pensée, ...mais c'est une autre histoire !

C'est donc faire œuvre de piété sportive que de prouver aux habitants des villes ou villages privilégiés tout l'avantage qu'ils tireraient de la transformation de leur cité en un palais de sports d'hiver. Cette saine logique, au nom de laquelle nous parlons si longtemps, finira-t-elle par triompher ? La guerre aura-t-elle métamorphosé les cerveaux ? Les Français s'apercevront-ils qu'ils ont intérêt à retenir leurs compatriotes dans leur pays au lieu de les laisser émigrer

3

et à attirer l'étranger qui, malgré tout, conserve toujours un faible pour notre Patrie ? Plus que jamais, nous ne devons négliger aucune source de revenus. Il ne faut plus gaspiller, jouer au prodigue. Et n'est-ce pas notre façon d'agir lorsque nous ne nous soucions pas de faire fructifier des fortunes que nous possédons virtuellement sans essayer de les réaliser ?

LA SEMAINE DE CHAMONIX Aussi ne devons-nous point passer sous silence les efforts remarquables accomplis par les seuls fervents du sport hivernal en notre pays. Les organisateurs de Chamonix n'ont pas à regretter leur foi. Nous venons de nous en rendre compte une fois de plus, et le meeting des championnats de France fut un succès dont la plus grande part revient à ces fervents.

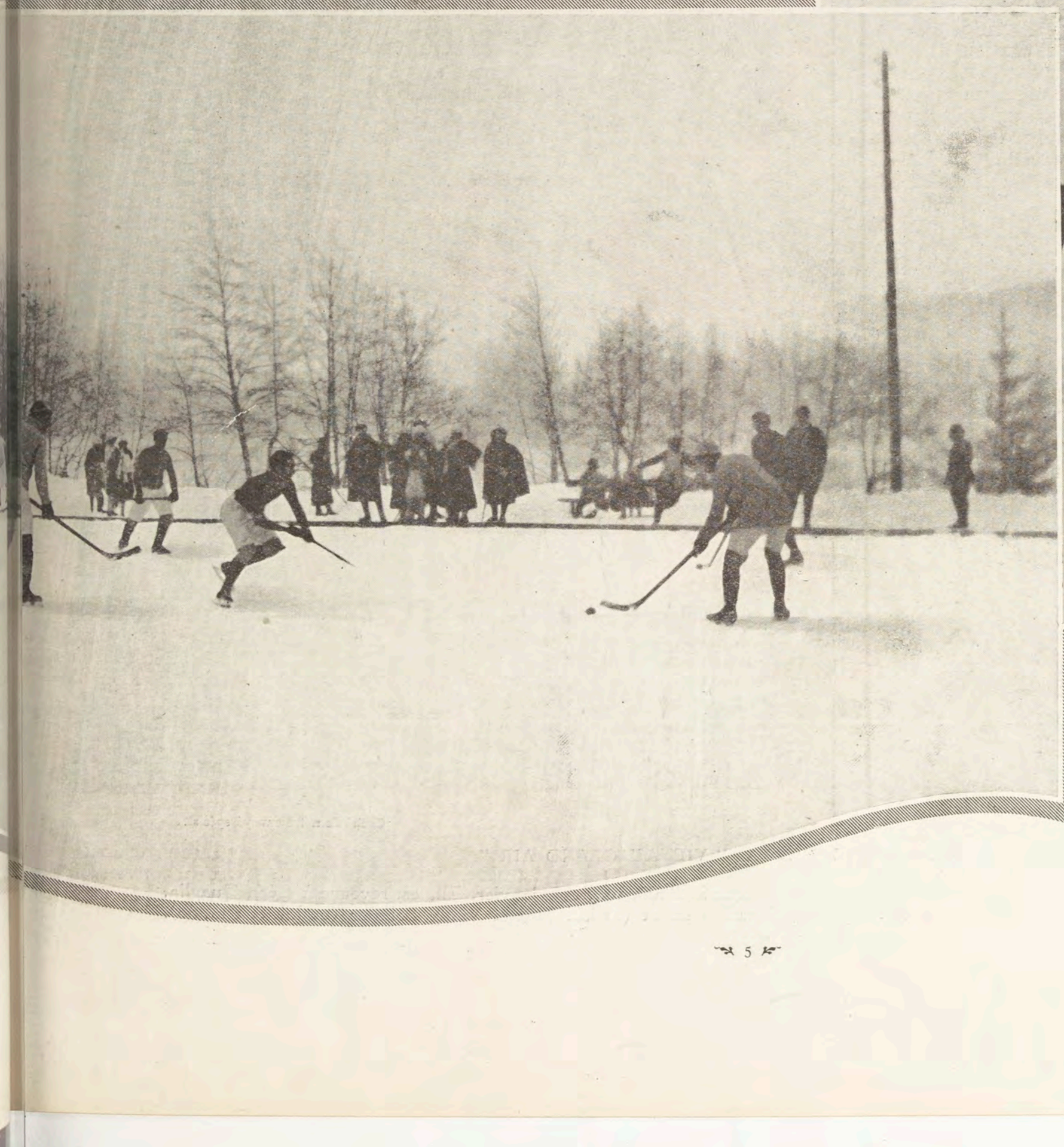
Léon Quaglia, la révélation d'avant-guerre, en patinage de course, s'est attribué avec la plus grande aisance tous les championnats qu'il a disputés, qu'il s'agisse de vitesse, de fond ou de demi-fond. Dans le challenge de la *Vie au Grand Air*, l'épreuve classique d'une heure, il a triomphé après avoir maintes fois doublé ses adversaires. Il serait intéressant de voir ce champion de France, savamment entraîné, opposé aux détenteurs du titre national des pays où l'on patine avec assiduité. A l'heure actuelle, il est certain qu'il se ferait surclasser par les grands spécialistes, mais avec du travail, sur des pistes rapides, il améliorerait rapidement son style qui est déjà remarquable.

Le championnat de Bobsleigh est revenu au lieutenant Soulier. Cet officier n'est autre que celui qui, longtemps, fut le benjamin des as. Il avait abattu six Boches, il tient maintenant à abattre des kilomètres à toute allure. Il ne craint pas les descentes rapides : nous le savions, il l'a prouvé une fois de plus.

Il convient enfin de noter les beaux succès remportés par l'équipe parisienne de hockey : d'abord dans le championnat de France, gagné sur les Chamoniarts, ensuite dans le tournoi international auquel participaient des teams belge et suisse.

Que l'exemple de Chamonix soit suivi, que des stations d'hiver s'établissent avec de belles pistes et vous verrez que les champions de France pourront rivaliser avec les meilleurs étrangers. Des Olympiades d'hiver ? Pourquoi pas ? ROBERT PLANQUE.

4



3. Le tournoi international du hockey revint à l'équipe française de Ice Skating-Club, battant Belges et Suisses.

4. Ravanel, classé 2e du championnat de France de saut en ski.

Cliché de notre envoyé spécial.

LE CHALLENGE DE LA " VIE AU GRAND AIR "

Épreuve classique de patinage, disputée sur une heure, fut courue à Chamonix, le 21 janvier. Elle est revenue à Léon Quaglia, grand vainqueur du meeting. Il couvrit 27 kil. 079 m. 70 devant Guallet (21 kil. 405) et Willy Schuler (20 kil. 331 m. 50).

Cliché de notre envoyé spécial.

LE CHAMPION DE FRANCE DE SAUT EN SKI

Le championnat de France de saut en ski fut gagné, dans un très beau style, par Balmat Kleber qui franchit 26 mètres. La seconde place revint à Gilbert Ravanel, qui réussit un saut de 22 mètres. Georges Charlet était troisième avec 19 mètres (20 janvier).

LE SPORT-FARMAN, TYPE DAVID

L'avionnette, type Sport-Farman, réalise une vitesse de 140 kilomètres à l'heure qui peut être réduite à 60. Elle a un moteur de 60 chevaux, pèse 200 kilos, emporte 200 kilos. Les dimensions sont de 6 mètres 135 de long et 7 mètres 110 d'envergure. Elle consomme au prix actuel de l'essence et de l'huile, 0 fr. 13, et ne nécessite ni mécanicien ni main-d'œuvre ni grand hangar ni terrain spécial. C'est la voiturette de l'air.

LES AVIONNETTES

Par Jacques Mortane.

L'AVIONNETTE, comme vous le pensez, est à l'avion ce qu'est la voiturette à l'automobile. Je ne tire aucune fatuité d'avoir créé ce néologisme au lendemain de l'armistice. C'est la première invention que j'avais réclamée. Il me semblait que, pour engager le public à goûter aux émotions aériennes, il fallait lui offrir un appareil peu coûteux, pratique, sûr et ne nécessitant pas un long apprentissage. Il est certain que celui qui, avec un avion de 10.000 francs aurait pu, le dimanche, faire un long voyage de 5 ou 600 kilomètres, sans fatigue ni crainte, aurait éprouvé plus de satisfaction que le citadin obligé de perdre des heures en chemin de fer pour aller dans la grande banlieue. C'était, selon mes faibles idées, le meilleur moyen de développer l'aviation et d'en faire pénétrer le goût dans le grand public. Peu de constructeurs l'ont compris en France. Et pourtant, on risque moins avec une avionnette qu'avec un aérobus !

Trois maisons se sont surtout inquiétées de ce problème et ont réalisé, dès leurs essais, de véritables bijoux : ce sont les firmes Farman, de Marçay et Pottez.

Farman qui avait créé le Goliath tint à inventer le David : noblesse oblige ! Nous appellerons cela de l'homéopathie aérienne. Le David est un objet d'étagère ou presque. Il offre l'avantage de ne dépenser que 13 centimes au kilomètre, de ne nécessiter presque pas de réparations, d'être démontable, interchangeable et de se loger dans un garage d'automobiles. Le rêve en un mot ! Il atterrit sans vitesse, décolle de même, est d'une solidité à toute épreuve et ne craint pas le vent. N'importe quel terrain lui est bon. Il réalise l'avion idéal pour un ménage, car il est biplace. Comparez son prix de revient avec le tarif du chemin de fer... même avant son relèvement : Paris-Bordeaux coûte 65 francs ; Paris-Madrid, 130 ; Paris-Casablanca, 234 ; Paris-Londres, 42 fr. 90 et Paris-Nantes, 6 fr. 50. Quel appareil pour un voyage de noce ! En auto, ne l'oubliez pas, vous dépensez 1.000 francs pour 3.000 kilomètres, en tenant compte de l'usure des pneus ! Avec un « Sport-Farman », vous quittez Paris le matin, vous déjeunez à Bordeaux, vous dînez à Madrid et vous n'avez qu'une nuit d'hôtel. Vous voyez les économies !

Et s'il vous plaît d'émerveiller la foule, rien ne vous empêche de faire le looping à deux ou les plus téméraires acrobaties !

La vitesse de 140 kilomètres à l'heure peut être réduite à volonté à 60 kilomètres. Le moteur est un 60 chevaux. Le David pèse seul 200 kilos et peut en emporter 200. Il a 6 m. 135 de long et 7 m. 110 d'envergure. Nous terminerons cette description par une statistique pleine d'enseignements : Bossoutrot — l'as — est allé de Paris à Biarritz, soit 675 kilomètres, avec un « Sport-Farman ». Voici son horaire : Paris-Bordeaux (500 km.) en 3 h. 50, Bordeaux-Biarritz (175 km.) en 1 h. 25, soit 5 h. 15. La vitesse moyenne atteignit donc 135 kilomètres à l'heure. La consommation fut de 65 litres d'essence, soit 75 francs, et de 10 litres d'huile, soit 36 francs, ce qui fait 111 francs !

Et tout le monde peut se procurer un semblable avion pour 15.000 francs, payables moitié à la commande et le solde à la livraison.

Le Passe-Partout de M. Ed. de Marçay, comme son nom l'indique, est prêt à entreprendre le tour du monde en moins de 80 jours. Il fit fureur au Salon où tous les visiteurs, compétences et profanes, se sentaient attirés par ce véritable jouet, merveille de mécanique et de sécurité. Il a un moteur de 10 chevaux. Son envergure est de 4 mètres, sa longueur de 3 m. 80. Le fabricant qui, après avoir livré à l'armée, pendant la guerre, des Spads si remarquables, avait entrepris la construction et avait établi des appareils de chasse dépassant tout ce qui avait été réalisé, a tenu à prouver que pour que l'aviation vive, il fallait la rendre populaire. Son Passe-Partout, le plus petit avion du monde, est appelé au plus brillant avenir. Il permet les voyages les plus lointains avec le minimum de soucis et le maximum de sûreté. Il sera choisi par tous les fervents de la locomotion aérienne. Et là, on peut dire, sans avoir l'air de faire de la réclame : l'essayer c'est l'adopter. La distance est supprimée, les dangers de la route n'existent plus. A l'étape, vous descendez sur n'importe quel terrain, vous garez votre appareil dans une grange quelconque et sans boue, ni poussière, vous allez à vos affaires comme si vous descendiez de votre domicile.

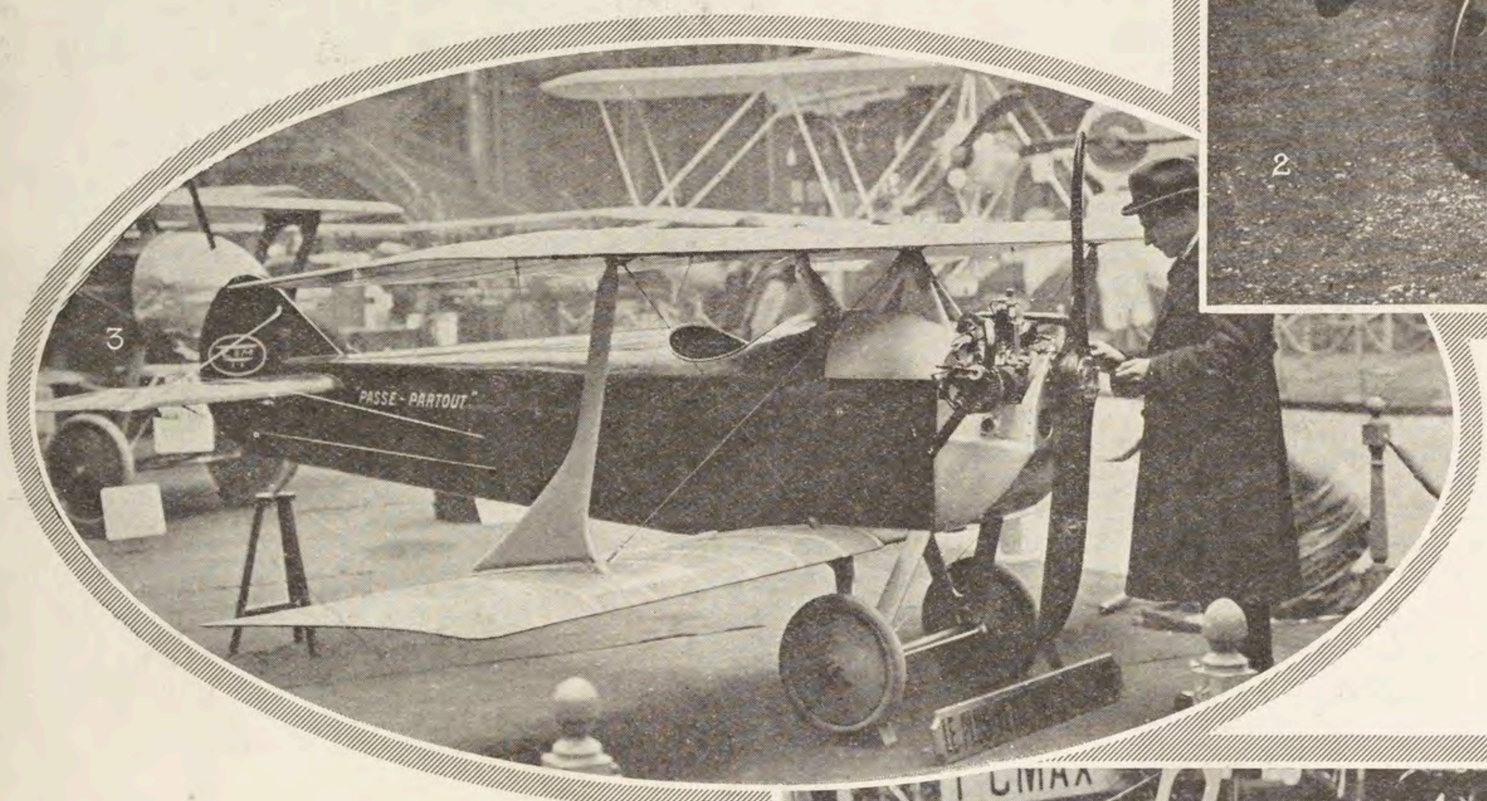
Le petit Henry Potez, type VIII, montre une fois de plus les qualités géniales du jeune constructeur dont l'appareil militaire ; type S. E. A. était construit en grandes séries au moment où se termina la guerre. M. Henry Potez lui aussi a compris que l'avenir de l'aviation était dans la vulgarisation. La mettre à la portée de tous était son rêve. Vous allez voir comment il l'a réalisé.

Le fuselage est fait de panneaux en plaqué et duralumin, armés par les longerons et les cadres qui rappellent la construction des navires. L'ensemble est ainsi très rigide et offre une grande robustesse, tant au point de vue des efforts en vol et à l'atterrissage que pour les fatigues occasionnées par l'usage, l'embarquement des passagers, etc. La voilure et toutes les surfaces de queue ont leurs membranes en duralumin. Les longerons sont constitués par des profilés en U. De même les nervures et, d'une façon générale, toutes les pièces des ailes, du plan fixe, de la dérive, du gouvernail et du stabilisateur sont en duralumin. Les attaches des haubans sont en tôle d'acier. La machine ne peut donc perdre aucune de ses

1 et 2. L'AVIONNETTE HENRY POTEZ

L'envergure supérieure est de 8 mètres, l'envergure inférieure de 6 m. 830. Longueur totale : 5 m. 630. Hauteur : 2 m. 450. Poids à vide : 220 kilos. Charge utile : 160 kilos. Combustible (pour 3 heures) : 40 kilos, soit 420 kilos en ordre de marche. Poids par mètre carré : 22 kilos.

qualités de vol, même après avoir été exposée aux intempéries. C'est l'avion le plus solide et pouvant fournir de longues années de service. L'atterrissage présente les plus grandes garanties de sécurité. Le châssis à 4 roues évite le capotage et est d'une grande robustesse. De plus, la disposition spéciale de l'hélice sur le moteur a permis de placer le fuselage très bas, ce qui contribue à rendre le capotage impossible. Un frein, manœuvré par le pilote, permet de réduire la longueur de roulement à terre. La charge par mètre carré, très réduite (22 kilos) permet enfin de toucher le sol à moins de 40 kilomètres à l'heure. Le moteur est un Henry Potez, type A. 4, 50 chevaux. Les places du pilote et du passager sont très confortables et celle du passager, étant placée au centre de gravité,



3 et 4. LE PASSE-PARTOUT DE MARÇAY

Le plus petit avion du monde, tel est le Passe-Partout de Marçay, qui, muni d'un moteur de 10 ch., a une surface de 10 mètres carrés et une longueur de 3 m. 80. Robuste et sûr, il permet les plus longs voyages, sans le moindre risque, tout en gardant l'aspect d'un véritable jouet.

permet de voler en monoplace avec le même appareil toujours bien centré et parfaitement maniable. Le coefficient de sécurité est supérieur à 6.

Cet avion constitue un moyen de transport extrêmement économique, tant par son faible amortissement (prix d'achat très réduit et longue durée) que par ses dépenses de marche insignifiantes (consommation et entretien).

Grâce aux trois constructeurs dont nous venons de parler, l'aviation est à la portée de tous. Nul doute que bien des jeunes gens veuillent à leur tour devenir oiseaux.

JACQUES MORTANE.

1

2

3

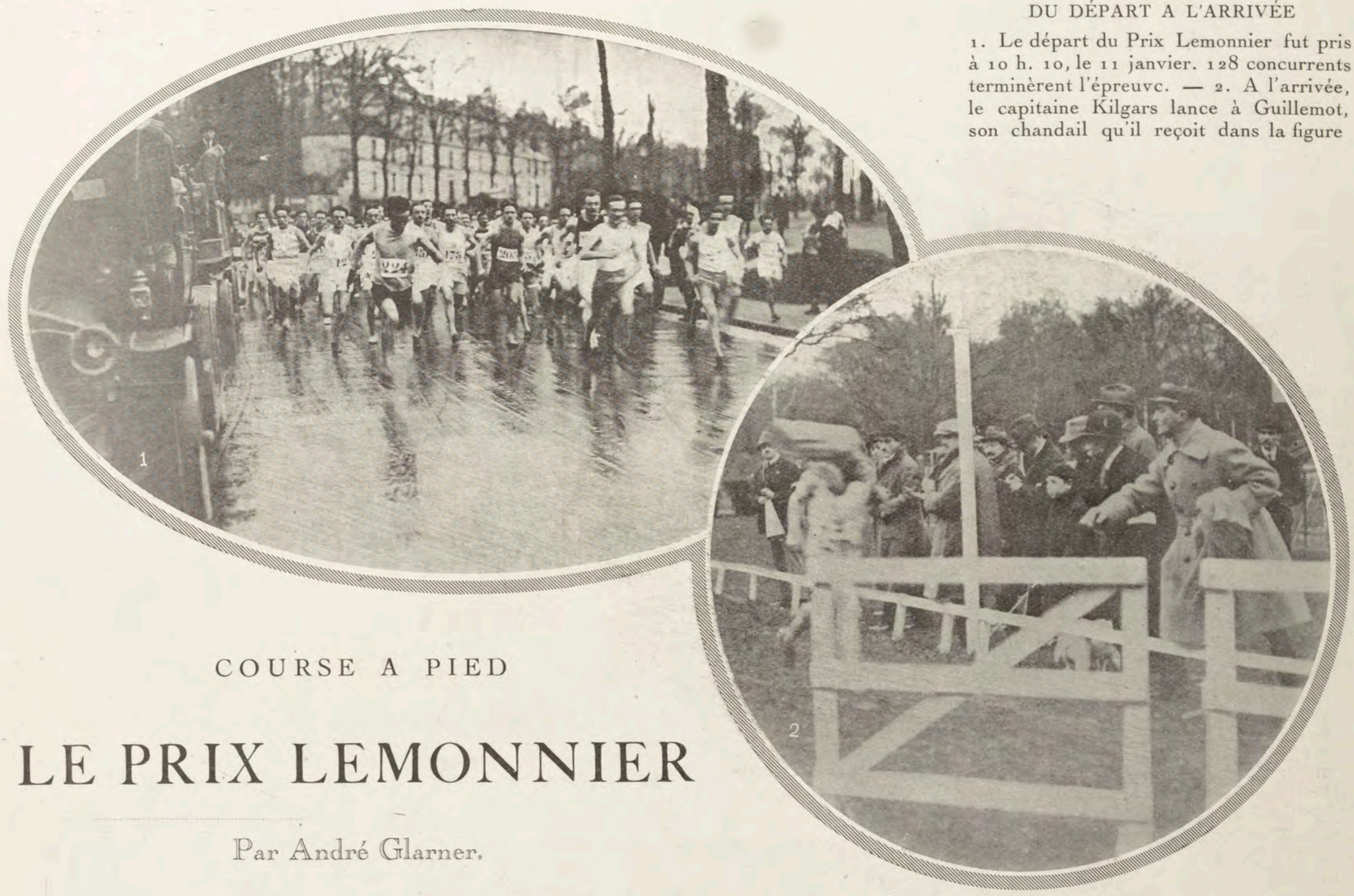
5

Le Prix Lemonnier a été disputé pour la 14e fois, le 11 janvier, sur le parcours classique Versailles-Croix Catelan (12 kil. 800). Guillemot, du C. A. S. G., s'est attribué une belle victoire en 39 m. 29 s. 4/5, déclara le chronométreur officieux. Il est à croire que le chronomètre eut une défaillance, car le record de Keyser, battant Bouin, étant de 41 m. 44 s. 2/5, pouvait être difficilement abaissé avec autant d'aisance sur une route boueuse et glissante. (1) La performance de Guillemot fut d'ailleurs splendide, la victoire par équipes revint au C. A. S. G., par 52 points.

(1) Voir page 32.

LE PRIX LEMONNIER EST GAGNÉ PAR GUILLEMOT

1. Guillemot, détaché du peloton de tête à Ville-d'Avray. — 2. Guillemot rejoint par Vignaud, lutte avec lui jusqu'au pont de Suresnes. — 3. Vignaud, qui finira 2e à 60 métres, sera lâché par Guillemot au pont de Suresnes. — 4. Guillemot arrive 1er. — 5. Ce qu'était le parcours : un véritable lac de boue. — 6. Guillemot, après l'arrivée.



DU DÉPART A L'ARRIVÉE

1. Le départ du Prix Lemonnier fut pris à 10 h. 10, le 11 janvier. 128 concurrents terminèrent l'épreuvc. — 2. A l'arrivée, le capitaine Kilgars lance à Guillemot, son chandail qu'il reçoit dans la figure

COURSE A PIED

LE PRIX LEMONNIER

Par André Glarner.

Le premier Lemonnier disputé après la guerre restera surtout fameux dans les annales du sport pédestre parisien parce qu'on y vit un jeune coureur, inconnu presque quelques mois auparavant, battre de loin le record officiel de Jacques Keyser, et le meilleur temps effectué par Jean Bouin en 1912. Guillemot en effet, de l'Ecole de Joinville a parcouru la distance qui sépare la Place d'Armes à Versailles au terrain du Racing-Club de France à la Croix Catelan en 39 m. 29 s. 4/5, ce qui bat de 2 m. 15 s. 2/5 le record de Jacques Keyser et de plus de 90 secondes celui de Jean Bouin. Est-ce à dire que nous possédions à l'heure actuelle, un coureur de la valeur du regretté Marseillais ou de Ragueneau, qui furent avec l'ancien recordman, nos meilleurs représentants sur route dans le clan amateurs ? En toute franchise, nous ne le croyons pas encore, tout comme nous sommes, d'autre part, persuadés d'ailleurs que le temps de Guillemot, pris par Allan H. Muhr et qui est à quelques 15 secondes près celui que chronométra deux sportsmen qui suivirent la course en automobile, est parfaitement exact. Jamais en effet, l'épreuve ne fut courue dans de telles conditions atmosphériques ; du départ à l'arrivée, les coureurs furent littéralement poussés par un vent violent dans le dos, à tel point que de nombreux cyclistes eurent toutes les peines du monde à se rendre à Versailles lorsqu'ils allaient au départ. Et, ce vent a fort bien pu améliorer de deux ou même de trois minutes le temps de Guillemot et de ses suiveurs.

Ceci ne diminue en rien la belle victoire du représentant de l'Ecole de Joinville. Possédant une allure souple, régulière et fort bien adaptée à une course sur route, Guillemot se présenta au départ en possession de tous ses moyens et dans une condition telle que seul un homme préparé à l'Ecole de Joinville, n'ayant à s'occuper avant les grandes épreuves que de son entraînement, puisse obtenir.

Car, la victoire de Guillemot en dit long sur l'excellence de l'entraînement des hommes de notre belle Ecole d'éducation physique militaire, qui depuis qu'elle est commandée par le colonel Sée, est devenue un centre sportif, dont on peut attendre beaucoup au moment des Olympiades. Là, l'homme qui, ne l'oublions pas, est soumis à la discipline militaire, est mis entre les mains d'entraîneurs compétents ; son entraînement rationnel et bien compris, forme la plus grande partie de son travail journalier et il est à même de voir ses qualités athlétiques « sortir » — pour se servir d'un terme sportif — et de se présenter au départ en possession de tous ses moyens. Voilà ce que bien peu de coureurs français ont obtenu jusqu'aujourd'hui. S'entraîner est bien, mais faut-il encore savoir le faire et bien peu sont ceux qui sont capables d'obtenir leur meilleur rendement s'ils ne sont pas constamment guidés par des éducateurs sportifs qui voient les moindres défauts de style et de conditions et qui ont assez d'emprise sur leurs protégés pour l'obliger à suivre une préparation qui s'adapte à leurs aptitudes, à leur façon de vivre, à leur tempérament et à leurs qualités athlétiques, qui sont totalement différentes de celles d'un camarade du club qui, avec des qualités sensiblement égales devra suivre une préparation totalement différente pour les faire « sortir ». Voilà pourquoi la belle victoire de Guillemot nous fait penser une fois de plus que nous possédons en France ce que les Américains appellent le matériel olympique, et combien nombreux sont parmi les 192 jeunes gens qui, l'autre dimanche, participèrent au Lemonnier, ceux qui en bénéficiant de la même préparation que leur vainqueur, qui se seraient étonnés eux-mêmes en gagnant 2, 3 ou même 5 minutes sur le temps qu'ils mirent pour effectuer la course.

Ceci dit, pour la nième fois dans ces colonnes, revenons à la course qui fut une des plus belles à laquelle il nous fut donné d'assister. D'abord, constatons avec plaisir comme nous le disait si bien Gaston Ragueneau, que sur l'ensemble, la qualité des coureurs fut bien supérieure dans ce premier Lemonnier d'après-guerre qu'elle ne l'était dans l'ensemble avant 1914. De suite on nous répondra : « Mais alors, comment se fait-il que Bouchard, qui approche de très près la quarantaine, se trouve en aussi bon rang ? » Et, à cela nous répondrons que le sympathique ex-montrougien a probablement fait une de ses plus belles courses en 1920, bien qu'il ait débuté en 1902. Jamais en effet, il ne parut plus courageux et l'allure à laquelle il effectua le parcours, sans une défaillance, nous prouva qu'il n'y a pas que l'Angleterre qui produise des phénomènes tels Pearce, Aldridge, et Schrubb, qui, à 40 ans, sont encore les égaux des meilleurs ?

Après l'abandon à Ville-d'Avray, de Denis, dont le style trop classique s'adapte beaucoup mieux à la piste qu'à la route, la course se réduisit à un beau duel entre les trois hommes de tête, Vignaud qui devait prendre la deuxième place et dont la course fut en tous points remarquable, arriva même un peu avant Suresnes à rattraper Guillemot qui le précédait d'une trentaine de mètres mais, mal conseillé, il produisit là un effort démesuré et seuls ses énormes qualités lui permirent de terminer l'épreuve en seconde place avec quelques 75 mètres d'avance sur Bouchard qui, lui aussi, avait trop poussé pour remonter les leaders avant l'entrée du bois de Boulogne.

Nous ne parlons que pour mémoire du classement général qui fut remporté sans lutte par le C. A. S. G., dont les éléments sortant de Joinville, du Club Français, du Stade ou du C. A. Marne forment une équipe presque imbattable. Attendons le National pour savoir si Spitzer lui-même n'arrivera pas à créer une équipe dont l'homogénéité sera capable de battre un team de sélection. On sait qu'il s'y entend. Attendons, mais soulignons pour terminer le triomphal succès de ce premier Lemonnier d'après-guerre, admirablement organisé par de véritables compétences. C'est si rare que le fait méritait d'être signalé.

André Glarner.

La Gymnastique Educative et le Sport

Par le Docteur Sandoz

Les données essentielles du problème sportif peuvent, ce me semble, être groupées sous trois chefs principaux : arguments critiques, valeur éducative, suffisance. En d'autres termes, il y a lieu de se demander :

1° Si le sport tel qu'on l'a pratiqué et tel qu'on le pratique encore de nos jours est à l'abri de toute critique au point de vue éducatif et hygiénique.

2° S'il peut avoir réellement une valeur éducative et hygiénique et dans l'affirmative commentle sport doit être compris pour répondre à ce postulat.

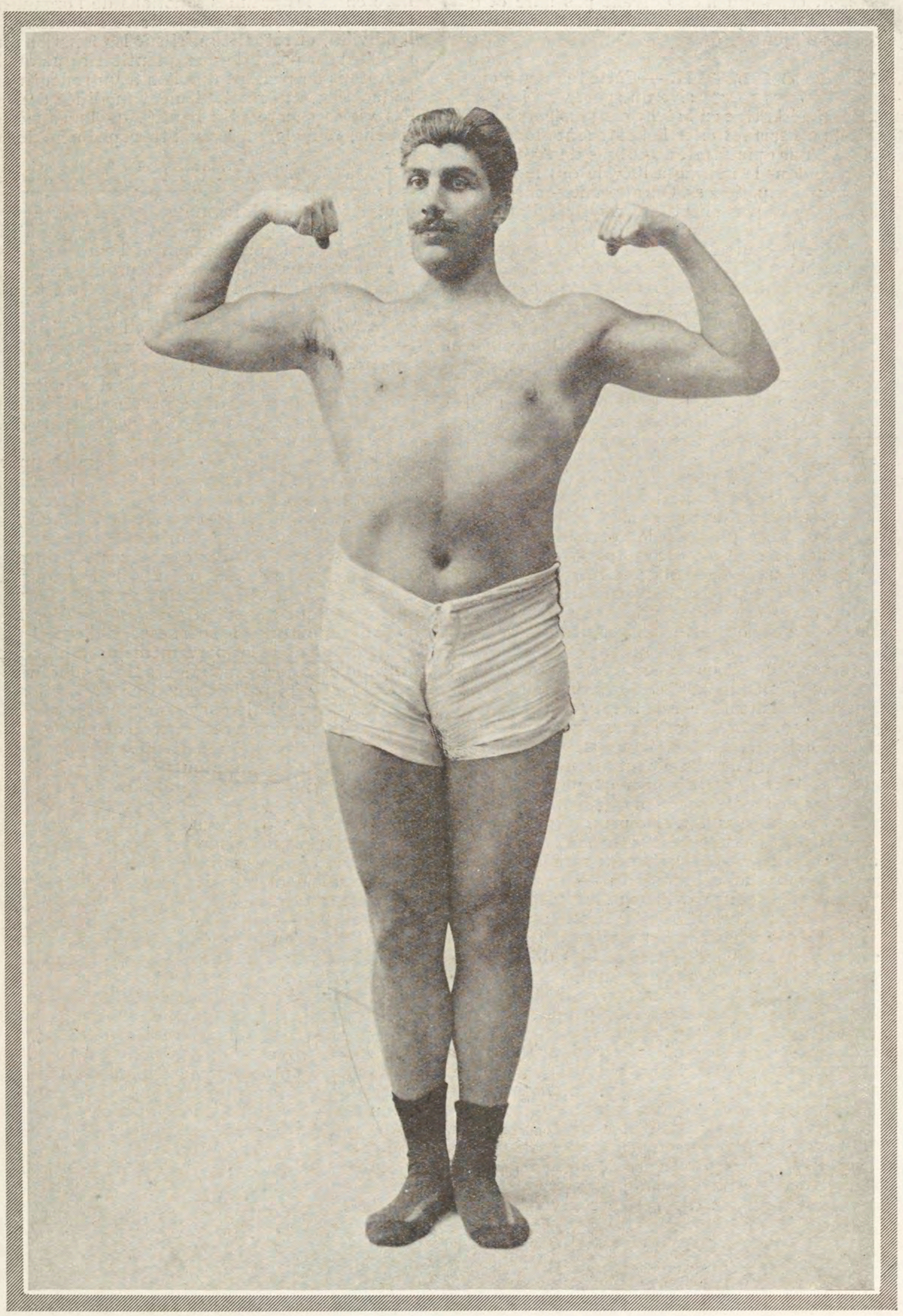
3° Si le sport suffit à lui seul à répondre à tous les besoins et aux desiderata de l'éducation physique et de l'hygiène par le mouvement et l'exercice.

Envisageons successivementchacun de ces trois points.

Les inconvénients de la spécialisation.

I. — Il est hors de doute que le sport tel qu'il se pratique aujourd'hui vise surtout à la performance, au record ou tout au moins à la compétition primée : c'est là sa tendance dominante, son finalisme actuel, qui a pour conséquence la *spécialisation,* parfois même la spécialisation à outrance. Cette spécialisation a été longtemps considérée comme une nécessité sportive ; nous la trouvons formulée en toutes lettres par Franz Reichel et Mazzuchelli dans leur brochure de vulgarisation *Les Sports athlétiques*, parue en 1895 : « ...S'il est bon et sain de pratiquer un ou deux exercices, il est parfaitement dangereux de les pratiquer tous en vue d'obtenir un prix. » Je me souviens qu'à l'époque où j'étais collégien, ceux d'entre nous qui se permettaient de pratiquer plusieurs sports s'exposaient aux réprimandes de leurs camarades plus âgés.

Or la spécialisation sportive présente un double inconvénient. Elle conduit d'abord à ce qu'on appelle en médecine les *déformations professionnlles* — en langage athlétique *déformations sportives,* — qu'il n est pas rare de rencontrer à différents degrés chez les athlètes spécialisés, tels par exemple certains coureurs à pied, aux membres grêles, aux muscles cordés, aux voussures thoraciques, athlètes dits « en fil de fer », tels les lutteurs, les leveurs de poids au cou court, aux épaules hypertrophiées, tels encore les coureurs cyclistes ou certains rameurs au dos rond. D'autre part, l'entraînement sévère et exclusif que nécessite la poursuite de la performance, l'attrait du record à atteindre ou à battre, par l'effort soutenu qu'il nécessite provoque du *surmenage,* de l'épuisement nerveux ou dans d'autres cas au contraire de l'hyperexcitation, de l'hypertrophie du cœur fréquemment constaté chez les rameurs des grandes équipes. Pour ma part, j'ai souvent observé au cours de ma modeste carrière sportive et plus tard dans ma pratique médicale, les conséquences fâcheuses de cette manière de pratiquer le sport ; j'en ai même été victime moi-même lors d'un entraînement trop intensif à l'aviron par la préparation de matches internationaux, ou pour avoir escaladé trop vite et à intervalles trop rapprochés, les hautes cimes alpestres. Les troubles cardiaques se rencontrent aussi chez les joueursde football, même chez les plus vigoureux ; j'en ai vu un cas typique il y a moins d'une année dans mon cabinet : il s'agissait d'un robuste gaillard du Midi, joueur international.



L'ATHLÈTE PAOLI (Phot. Manuel.)

Le champion et recordman de France Paoli, est un athlète en tous genres, peut-on dire ; il a pratiqué tous les sports, et a brillé dans chacun.

Ces conséquences fâcheuses de l'entraînement exclusif parfaitement justifiables chez un athlète professionnel, véritable cobaye de laboratoire, dont c'est le métier d'arriver tôt ou tard aux déformations sportives et au surmenage, sont inexcusables chez un amateur qui pratique le sport pour sa satisfaction et son bien-être.

Ces inconvénients du sport, dont les antisportifs ne se font pas faute de se servir pour défendre leur point de vue, sont connus depuis longtemps et peuvent légitimer les critiques sévères que certains auteurs de l'Antiquité, et non des moindres, ont formulé à l'égard de l'athlétique. C'est ainsi qu'Hippocrate considère qu'une « constitution athlétique n'est pas conforme aux lois de la nature » ; Socrate préférait la danse (choreia) qui développe également toutes les parties du corps à la course du dolique qui épaissit les jambes et au pugilat qui développe trop les épaules ; Platon et Polybe reprochaient à l'athlétisme de donner à certains organes une force disproportionnée en augmentant la masse

du corps et en déprimant l'esprit ; le général Philopœmen empêchait ses soldats de pratiquer l'athlétisme qui leur enlevait l'aptitude aux travaux de la guerre. L'art grec parle parfois le même langage : l'Hercule Farnèse est un symbole de dégénérescence humaine par hypertrophie musculaire.

Ainsi le sport, tel qu'il est généralement compris et souvent encore pratiqué de nos jours, loin d'être à l'abri de tout reproche présente de graves inconvénients qui en font un instrument dangereux tant au point de vue éducatif qu'hygiénique. Parmi les jeunes gens qui pratiquent ce sport, un très grand nombre n'en tirent pas tout le bénéfice qu'ils pourraient en obtenir ; il y a pire, pour certains d'entre eux le sport a été directement nuisible, les affaiblissant au lieu de les fortifier, les surmenant, provoquant des troubles fonctionnels sérieux, occasionnant des déformations parfois très graves. Ce n'est donc pas à la légère et sans précautions qu'il faut permettre à la jeunesse de faire du sport et ceci me rappelle ce que me disait, il y a quelques mois, le professeur Carnot à la sortie d'un de nos cours à la Faculté de Médecine : « Ce que je voudrais qu'on me dise, c'est quels sont les enfants qui peuvent faire du sport et quels sont ceux qui n'en doivent pas faire et quel genre de sport peut-on recommander aux enfants qui sont autorisés à en faire, me suis-je permis d'ajouter. »

L'ECOLE DE L'ATHLÈTE COMPLET II. — Cette tendance exclusive du sport vers la spécialisation et la performance a été battue en brèche par plusieurs auteurs de mérite, parmi lesquels il faut surtout citer le lieutenant Hébert, qui, grâce à une persévérance et à une opiniâtreté au-dessus de tout éloge, a pu imposer son point de vue dans la marine à l'Ecole des mousses et des fusiliers, excellent champ d'expériences. Ces apprentis-marins nous ont montré à quels résultats pratiques effectifs permettait d'atteindre rapidement sa *méthode naturelle* basée sur l'utilisation d'une série d'exercices utilitaires tels que la course, le saut, le lancer, le lever, le grimper, la lutte, la natation, etc. Mais en proposant, pour défendre et légitimer son système éducatif, le nègre sénégalais comme modèle-type d'*athlètes complet* qui, selon lui, arrive au degré le plus parfait de développement physique par la pratique instinctive des exercices dits naturels, Hébert a été victime d'une erreur et d'un oubli. Il a oublié, en effet, deux des exercices favoris du nègre et qui suffiraient presque à eux seuls à expliquer le remarquable développement physique des Sénégalais, l'un essentiellement utilitaire, le *porter sur la tête*, l'autre récréatif, le *rythme figuré*, plus habituellement désigné du nom impropre de danse ; or ces exercices sont précisément ceux auxquels le nègre s'adonne le plus fréquemment.

Nous nous trouvons donc actuellement au point de vue de l'entraînement sportif en présence de deux écoles nettement opposées l'une à l'autre : l'*École athlétique* proprement dite qui vise à la performance, au record, et a comme conséquence pratique la spécialisation ; c'est celle qui a été importée d'Angleterre et est encore très florissante chez nos voisins d'Outre-Manche et aux États-Unis ; et l'*École de l'athlète complet* préconisée par Hébert, qui prétend au contraire obtenir un développement complet de l'individu par la pratique simultanée de plusieurs sports différents, qu'il appelle les exercices utilitaires indispensables ou exercices naturels.

Nous avons vu quels étaient les inconvénients très sérieux de la méthode athlétique ; faut-il l'abandonner entièrement comme le veulent certains partisans d'Hébert en faveur de la méthode dite naturelle, qui non seulement n'expose pas aux mêmes dangers, mais prétend les éviter ? La méthode sportive a pour elle un très grand avantage, celui de l'*émulation* et à ce point de vue elle est incontestablement supérieure à la méthode d'Hébert dont la valeur émulative est très inférieure. Il n'y a en effet, pas de meilleur moyen de provoquer l'émulation que la compétition avec concours dotés de prix, championnats, records à atteindre ou à battre, et c'est ce *facteur émulatif* qui a peut-être le plus contribué au succès et au développement rapide du sport en France, tandis que la gymnastique aux agrès — gymnastique allemande de Jaher introduite chez nous par Blias et Amauros, et préconisée officiellement — a été rapidement délaissée. Les Grecs avaient déjà bien senti l'importance de ce facteur émulatif, puisque les compétitions parurent chez eux déjà à une période très reculée de leur histoire et aboutirent aux grands jeux publics (Olympiques, Isthmiques, Pythiques et tant d'autres) véritables fêtes locales ou nationales, dont l'importance n'a jamais été égalée depuis chez aucun peuple.

UN COMPROMIS NÉCESSAIRE Le sport ne pourra donc avoir une véritable valeur éducative que si on lui conserve les avantages qu'offre l'athlétisme en éliminant le plus possible les inconvénients. Il faut donc conserver au sport l'émulation, que seule procure la compétition, mais éviter aussi de tomber dans les dangers qui résultent de cette compétition et c'est ici que le système Hébert préconisant la pratique simultanée de plusieurs sports reprend ses droits : il s'agirait en quelque sorte d'un compromis entre les deux méthodes, d'une association dont l'expérience à venir fixera un jour la formule. Ce compromis semble du reste avoir été réalisé spontanément, instinctivement par le peuple qui a su atteindre au plus haut degré de développement physique, intellectuel, artistique. Les anciens Grecs offrent en effet cet exemple, unique dans l'histoire d'un peuple qui ait pu développer parallèlement son éducation physique et intellectuelle ; aussi l'influence prépondérante de sa culture s'est-elle fait sentir jusqu'à nos jours.

Le sport, tel que l'ont compris et pratiqué les Grecs de la belle époque, depuis l'origine de leur histoire jusqu'au VI^e^ siècle, avait une haute valeur éducative. Il ne tient qu'à nous de retrouver la formule sportive qui avait si admirablement réussi pour obtenir les mêmes résultats.

Cette formule peut sans doute, dans l'attente d'une meilleure interprétation, s'énoncer de la manière suivante : Peut être considéré comme ayant une valeur éducative et hygiénique, l'entraînement sportif qui d'une part, n'occasionne pas dans l'organisme de troubles graves et persistants, ni de déformations et qui, d'autre part, assure un développement harmonieux de toutes les parties du corps, un juste équilibre entre les grandes fonctions de l'organisme, une amélioration de la santé, un accroissement de la robustesse, du capital physique de l'individu, et retentit aussi sur les fonctions intellectuelles qu'il favorise tant au point de vue quantitatif que qualitatif.

Notons en passant que l'on a vu refleurir la conception grecque de l'éducation, mais notablement modifiée dans son application et avec des visées encore plus hautes, quelques siècles plus tard à l'époque si belle, si noble, mais aussi très éphémère de la Chevalerie.

NECESSITÉ DE LA GYMNASTIQUE ÉDUCATIVE III. — Mais le sport même envisagé avec l'éclectisme qui vient d'être proposé suffit-il à répondre à tous les besoins et aux desiderata de l'éducation physique et de l'hygiène par le mouvement et l'exercice ?

Remarquons qu'Hébert, le protagoniste de la méthode naturelle pour l'obtention de l'athlète complet, s'est vu obligé d'introduire dans son système, toute une série d'exercices qu'il appelle *exercice éducatifs élémentaires* et qui ne sont, bien qu'il s'en défende, qu'une démarcation des mouvements de la gymnastique pédagogique suédoise ! Les exercices naturels ne sont donc plus suffisants pour obtenir l'athlète complet, il est nécessaire d'y ajouter toute une série d'exercices préparatoires ? Constatation pleine d'enseignement, qui conduit tout naturellement à parler de la *gymnastique éducative* proprement dite et de ses rapports avec le sport.

Comme son étymologie l'indique, le mot éduquer — on disait autrefois élever — implique l'idée d'élévation, de perfectionnement : « l'éducation n'a d'autre but que de développer dans l'individu toute la perfection dont il est capable » (Kant). Or, qui dit perfectionnement dit aussi *correction*, car pour perfectionner un individu, il faut d'abord corriger ses défauts. Par conséquent, l'éducation physique devra être d'abord correctrice des défauts de l'organisme, c'est par là que doit commencer toute éducation physique. C'est précisément à ce premier degré que répond la *gymnastique éducative* faite « d'analyse et de raison » tandis que « le sport est fait d'émotivité » (Tissié). L'expérience nous a appris que le sport, même pratiqué avec éclectisme et discernement, loin de corriger toujours les insuffisances organiques, les exagère souvent et cela parfois dans des proportions désastreuses, comme il m'a été donné de le constater plusieurs fois dans ma pratique. D'où la nécessité de vicarier le sport ou de préparer au sport par une gymnastique bien spécialisée, corrective avant tout, qu'on a nommé, pour cette raison, éducative ou pédagogique. Cette gymnastique « est au sport ce que les gammes sont à la musique, ce que la grammaire est à la littérature ».

S'il existe en effet quelques individus privilégiés qui naissent sans défaut et peuvent pour se perfectionner se passer de gymnastique corrective, le plus grand nombre au contraire, ne saurait se développer normalement sans le secours d'exercices correctifs. Le Sénégalais d'Hébert est un être exceptionnel, résultat d'une sélection répétée qui n'a que faire — surtout dans le climat où il vit — de gymnastique éducative, essentiellement destinée à la moyenne des individus et aux insuffisants qui sans son aide préparatoire, ne sauraient bénéficier plus tard de la pratique des sports.

La gymnastique éducative conduit donc au sport qui en est le complément, mais là n'est pas limitée son action : elle doit encore intervenir par l'esprit qui l'inspire dans l'utilisation et la pratique des exercices sportifs, c'est-à-dire au moment où l'un des inconvénients du sport, signalés précédemment, tendrait à se manifester.

La gymnastique éducative et le sport sont les deux piliers de l'éducation physique par le mouvement et l'exercice ; employés avec méthode et discernement, elles peuvent rendre à la jeunesse d'inestimables services, non seulement pour la formation et le développement de leur corps, mais aussi par le perfectionnement de leurs sens par lesquels elles retentissent sur l'intelligence et le moral.

Docteur SANDOZ.

LE RUGBY DANS UN MARÉCAGE

Le 18 janvier, au stade Bergeyre, pour une demi-finale du Championnat de Paris, le Racing-Club de France était opposé à l'Olympique qu'il réussissait à battre par 3 points à 0. L'essai fut marqué à la 77e minute, soit 3 minutes avant la fin. La partie, très difficile, se disputa dans l'eau et dans la boue.

2

3

EN TÊTE POUR LE CHAMPIONNAT DE PARIS

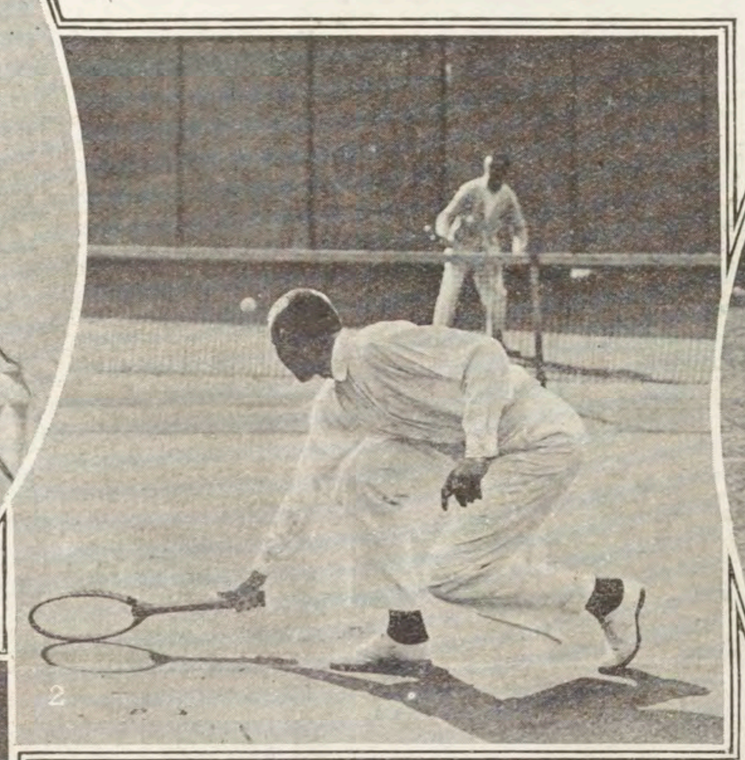
Par sa victoire sur l'Olympique, le Racing-Club de France s'est assuré nettement la tête dans le Championnat de Paris de Rugby. L'essai qui lui valut la victoire fut marqué par Crabos. L'équipe des racingmen se montra très remarquable, et l'Olympique dut à sa défensive très serrée d'être battue de si peu. Le dimanche suivant, le Racing gagnait officiellement le titre de champion de Paris en battant le C. A. S. G. par 19 points à 0. (25 janvier.)

1. — JOHNSTON

L'Américain Johnston, champion d'Amérique 1919, est surtout fameux par le drive que représente notre cliché d'une façon saisissante.

4. — KINGSCOTE

Kingscote, le meilleur joueur anglais, finaliste des championnats du monde sur herbe 1919 à Wimbledon, est surtout redoutable par son revers.



3. — PATTERSON

Champion du monde sur herbe 1919, l'Australien Patterson est célèbre par son smash et son service. Nous le montrons dans une volée basse.

2. — ANDRÉ GOBERT

Notre meilleur joueur français, André Gobert, au moment où il exécute une volée basse de revers, coup où il excelle.

LE JEU DE QUELQUES CHAMPIONS

Une chose, qui ajoute beaucoup à l'intérêt du tennis, est la différence qui existe entre le jeu de chaque joueur. Il est impossible de trouver deux champions dont le jeu se ressemble, soit comme compréhension de la tactique, soit comme exécution du coup.

Dans l'ensemble, on peut séparer les joueurs en deux catégories, les joueurs de fond et les joueurs de filet. Il n'est pas facile de juger, de façon définitive, quelle est la meilleure méthode ; le jeu de filet a paru devoir s'imposer pendant quelques années ; il est plus rapide et plus varié pour les spectateurs ; mais plusieurs grandes raquettes de notre époque, notamment Wilding, furent des joueurs de fond, ne s'aventurant que très rarement à la volée ; je citerai encore Larned, Froitzheim et surtout Parke, dont les drives et les revers, longs et réguliers, leur ont valu maintes victoires. Nos champions actuels semblent chercher à se servir des deux tactiques ; mais, comme je le dis plus haut, le tennis est un jeu essentiellement personnel et un joueur, même en travaillant beaucoup, ne peut développer que ses dons naturels, en corrigeant jusqu'à un certain point seulement, ses défauts.

Prenons un à un quelques-uns des as actuels ; d'abord le meilleur joueur français, André Gobert.

Le jeu de Gobert est basé sur un service foudroyant, très appuyé et coupé, que lui permet sa grande taille. Son service est presque toujours suivi au filet et le retour de l'adversaire, la plupart du temps médiocre, et pour cause, est pris de préférence en volée haute très placée.

Son retour de service en revers est également un coup des plus effectifs ; le geste est large et facile ; et la balle très rapide, soit en diagonale, soit le long de la ligne, est souvent impossible à reprendre. En résumé, lorsqu'il est en forme, Gobert a le jeu le plus naturel et le plus complet de tous les grands champions et je crois que ses défaites sont dûes uniquement, à la nervosité dont souffrent trop de joueurs continentaux.

Le jeu du champion du monde sur l'herbe, l'Australien Gerald Patterson, n'a ni la facilité ni l'élégance de celui de Gobert. D'une irrégularité souvent très décevante pour ses partisans, il est néanmoins un joueur de grande classe et à Wimbledon notamment, dans le challenge-round contre Brookes, il a fourni une partie exceptionnellement brillante. Ses meilleurs coups sont incontestablement le service et le smash. Le service de Patterson est en même temps très coupé et puissamment tapé ; et il faut certainement une grande force physique, en particulier des reins, pour le réussir. Son smash, qu'il fait de n'importe quelle partie du court, avec une

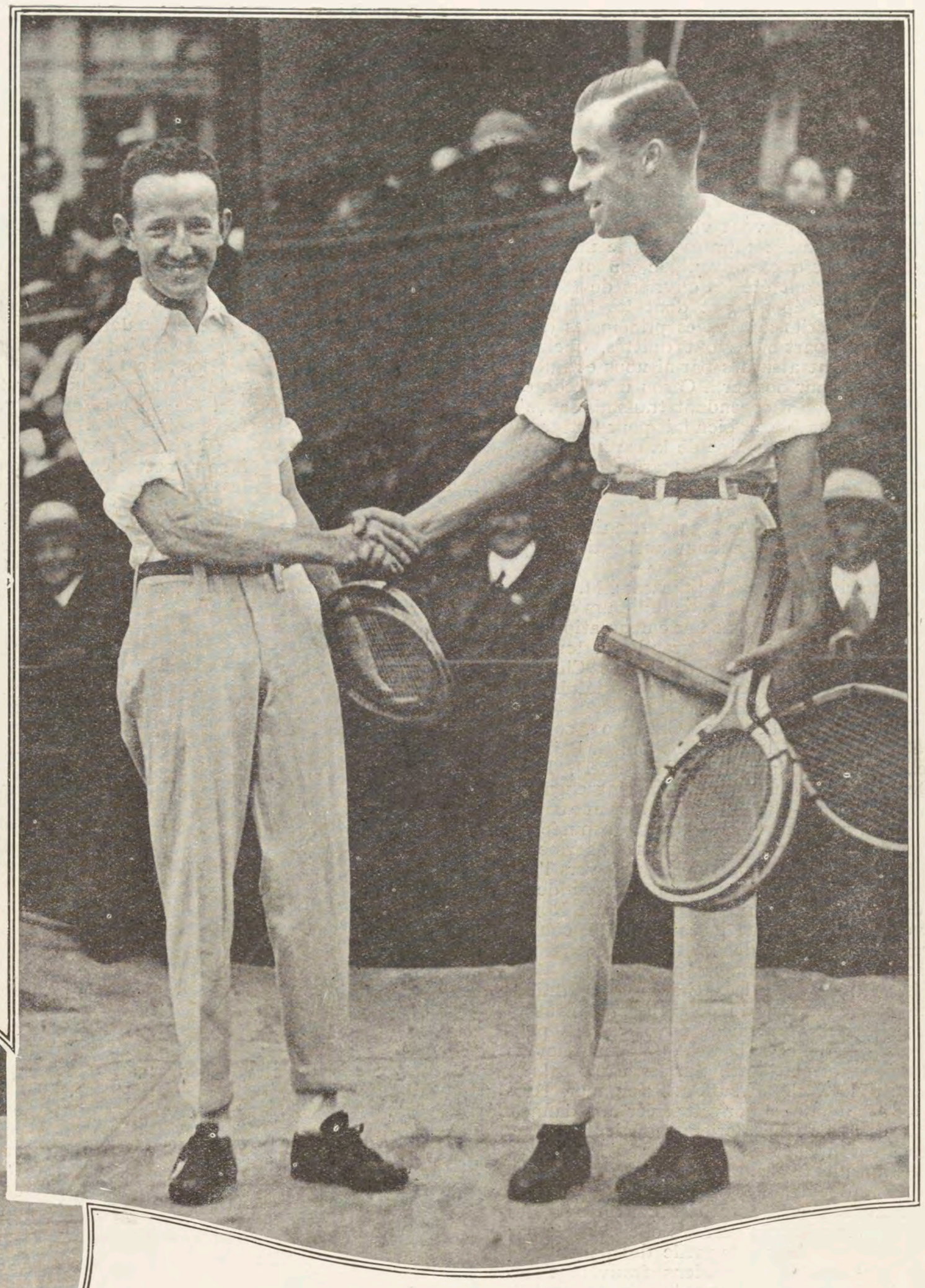
souplesse et une facilité extraordinaires, est tapé à tour de bras et il ne prend même pas la peine de le placer, sa violence l'en dispensant.

En volée basse, le jeu de Patterson est défectueux et il ne réussit souvent ce coup, que grâce à un mauvais retour de son adversaire. Quant à ses drives et ses revers, qui sont très liftés, il en cherche plus la vitesse que le placement, son revers a cependant ceci de particulier, il le fait à l' « australienne », c'est-à-dire avec l'envers de la raquette.

Passons maintenant au champion incontesté de l'Angleterre, A. R. F. Kingscote.

Son jeu, qui n'est pas impressionnant pour le spectateur, est néanmoins très effectif.

Il est assez difficile de choisir parmi les qualités de Kingscote ; mais il possède des coups, soit en revers, soit en drive, exécutés du poignet et admirablement placés. Sa volée est aussi très bonne, et il vient souvent au filet sur

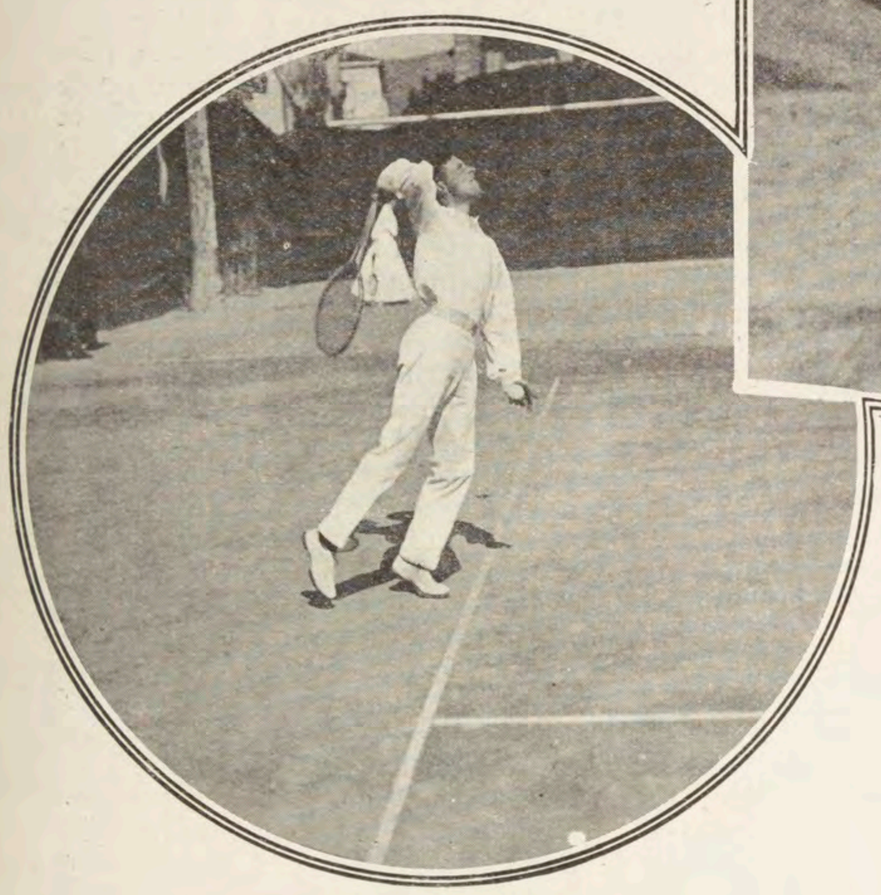


LES CHAMPIONS D'AMÉRIQUE 1919

A gauche, William N. Johnston félicité par William F. Tilden, qu'il a battu dans le championnat d'Amérique simple de 1919, par 6-4, 6-4, 6-3, à Forest Hills.

H. L. DOHERTY

H. L. Doherty, le célèbre joueur anglais, mort en 1906, était, de l'avis de toutes les compétences, le plus remarquable et le plus complet des champions de tennis.



son service ; mais le coup où il excelle, est, à mon avis, le revers ; prenant la balle assez haut, il la coupe légèrement et arrive à passer l'adversaire au filet, d'une façon étonnante, soit en diagonale, soit le long de la ligne ; surtout que son coup, exécuté au dernier moment, rend l'anticipation presque impossible.

Nous avons beaucoup entendu parler des champions américains actuels, Johnston, tenant du championnat d'Amérique 1919, Tilden, etc., mais nous n'avons pas encore eu l'avantage de voir ces joueurs en Europe. D'après les critiques de son jeu, Johnston a des coups de tout premier ordre et surtout un drive magnifique comme vitesse et placement. Le joueur n° 2, Tilden, qui écrit beaucoup sur le tennis, préconise surtout de varier ses coups, suivant ceux de son adversaire, il se sert lui-même, soit du jeu de fond, soit du jeu de filet, et même du « chop » (balle coupée) pour remplacer le drive ou le revers à l'occasion.

Cette méthode lui a valu des victoires, mais aussi des défaites retentissantes.

En résumé, si l'on peut dire, que les champions affluent, il est impossible d'assurer que le jeu de tennis ait fait des progrès, depuis l'époque des grands Doherty, par exemple. Ceux qui ont eu l'occasion de les voir jouer restent encore émerveillés de l'élégance de leur jeu et de la sûreté de leur technique. Si les services des joueurs actuels sont plus rapides et les volées plus définitives, rien ne prouve que nous l'emporterions sur ces deux champions incontestés, qui seraient certainement encore parmi les meilleurs.

Dans cette rapide énumération, j'ai passé sous silence, à dessein, le jeu des femmes. Une étude spéciale serait nécessaire. Il est certain que, parmi les joueuses célèbres, il en est qui possèdent une méthode tout à fait personnelle, les rendant fort redoutables même devant des hommes de classe. Mlle Suzanne Lenglen est sans aucun doute la meilleure et la plus remarquable championne actuelle. Mlle Broquedis, Mrs Laurent-Chambers, Miss Ryan, pour n'en citer que quelques-unes, auraient droit également à un travail spécial sur leur façon de pratiquer le sport qui nous intéresse. Une autre fois, j'aurai l'occasion d'étudier leur méthode, ce qui prouvera qu'en tennis le sexe faible peut fort bien rivaliser avec l'élément fort.

W. Laurentz.

AVIRON

Un Survivant du Match de Cherbourg

Par E. Toulot.

Les temps vont vite dans certains sports et les regards constamment tournés vers le mieux, dans le sens du Progrès, font que, souvent, le souvenir se perd rapidement de ceux qui ont été les ouvriers de la première heure, les héros de leur époque, et dont les brillants exploits devraient être inscrits aux pages principales de l'Histoire sportive.

Si la plupart nous ont quittés, quelques-uns nous restent, fort heureusement attardés parmi nous et nullement pressés de passer le noir Styx pour donner à Caron une leçon d'aviron.

La tradition a cependant transmis jusqu'aux générations actuelles ce fait mémorable, et bien fait pour flatter l'amour-propre des rameurs parisiens, qu'une équipe de la capitale, jadis, à Cherbourg, en pleine rade, battit les meilleurs marins de la Flotte, deux fois de suite, d'abord chacun dans son propre bateau, ensuite en interchangeant les embarcations.

La date en remonte à 53 ans, en 1866 ; et pourtant, un témoin en reste qui fut un des acteurs authentiques, puisqu'il était à la nage de la yole parisienne la « Gauloise ».

Le survivant de ces cinq lascars, M. Ernest Paillart, est encore fort alerte, malgré ses 77 ans, et toujours capable de donner la nage dans une embarcation... de promenade. Il est resté grand amateur de sport nautique, membre du Yacht Club de France et de l'Hélice Club, propriétaire du Steam yacht « Infernet », etc.

Donc, en 1866, l'équipe « Gauloise », composée des rameurs de Haute-Seine : E. Paillart, Tellier aîné, Loupie (frère de Tellier), Dédé (Derissart) et du barreur Léo, fut engagée, par le Rowing-Club de Paris, dans une course à quatre rameurs qui devait être disputée sur rade de Cherbourg. Le parcours, en forme de rectangle, avait son point de départ vers l'Arsenal, longeait la digue, à l'intérieure de la rade, et, après deux virages face au Roule, revenait à son point initial. A cette course, prenaient part, en dehors des Parisiens, des marins français et américains.

Les équipiers de la « Gauloise » montaient une yole en sapin du constructeur Wauthelet ; elle était totalement ouverte, sans pontage ni fargue, avec bosses de nage surélevées au-dessus du plat-bord. Sur les eaux calmes d'une rivière, c'était suffisant ; en mer, l'absence de pontage pouvait créer un danger. Mais les vaillants canotiers croyaient n'avoir rien à redouter et ils se mirent en ligne avec une imprudente assurance.

Dès le départ, la « Gauloise » prit une notable avance sur les autres concurrents, les laissant bientôt loin derrière elle. Abrités par la digue, par-dessus laquelle des paquets de mer sautaient, les Parisiens trouvèrent un grand changement lorsqu'ils parvinrent à la première bouée, exposée aux vents du large ; dès que la yole donna à virer, une lame l'emplit et les cinq équipiers de la « Gauloise » se retrouvèrent à la nage, non de leur bateau, mais dans la mer.

Un seul cri fut poussé : c'était une recommandation de Tellier : « Surtout, ne laissez pas aller les avirons ! »

La « nage » était à « dame », c'est-à-dire que les avirons avaient leur point d'appui entre deux taquets, sur le plat-bord.

(Actuellement, encore, les rameurs anglais, conservent les « dames de nage ». Les embarcations de la marine ont également des « dames de nage », consistant en une échancrure dans le plat-bord qu'on ferme avec une pièce de bois lorsqu'on va à la voile).

Pendant une demi-heure, les rameurs de la « Gauloise » se tinrent autour de leur bateau, nageant, se soutenant sur leurs avirons, jusqu'au moment où une vedette de la marine vint les recueillir et prendre en remorque leur embarcation pleine d'eau.

Qui a connu Tellier, se rappelle quel entrain possèdait ce diable d'homme ; il ne redoutait rien et se sentait capable de tout. Il considérait rageusement sa situation de naufragé, avec ses camarades, et se voyait rentrant dans le port de commerce dans une piteuse et moins que reluisante position. Approchant de terre il dit à ses compagnons les paroles qu'ils attendaient et tous les cinq se précipitèrent à la mer, conduisirent leur embarcation à la plage, la vidèrent, remontèrent à bord et rentrèrent au port en se servant de leurs avirons.

Cette aventure avait mis Tellier en ébullition ; il voulait recommencer la course, la nuit, autour de la digue, sans qu'on repêchât personne. Le bateau parisien ne pouvait affronter la mer sans pontage ; Tellier en fabriqua un avec des voliges qu'il se procura dans la ville.

Pendant ce temps, le représentant du Rowing-Club et de la « Gauloise », M. Fleuret, qui s'était tenu auprès des autorités, avait proposé au Préfet maritime un match entre la « Gauloise » et les marins de sa baleinière, match d'ailleurs très courtoisement accepté.

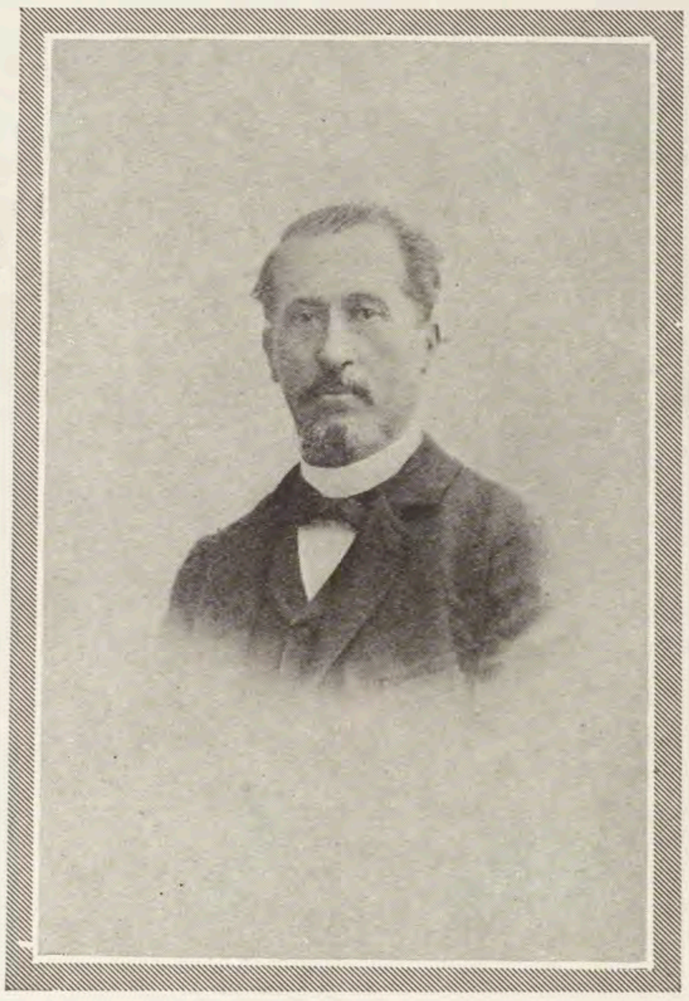
Et le lendemain, les Parisiens prenaient une éclatante revanche en battant à plate couture les baleiniers du Préfet maritime.

Alors, ce fut du côté des marins que se produisit une nouvelle protestation. Ceux-ci prétendaient que les Parisiens ne devaient leur victoire qu'à la supériorité de leur embarcation sur celle de leurs adversaires.

« Qu'à cela ne tienne, répliqua M. Fleuret, mes camarades sont prêts à se remettre en ligne, en changeant d'embarcation et d'aviron avec les marins. »

Et de nouveau, l'équipe préfectorale éprouva une défaite qui mettait fin à toute incertitude sur la valeur des uns et des autres dans l'art de ramer en course.

L'unique survivant, M. E. Paillart, grand amateur de canotage sérieux, avec son frère aîné, décédé il y a quelques années, fit sa première course, le 3 juin 1860, et c'est le hasard qui y contribua. Il se promenait avec son frère, dans une yole à deux de couple, lorsque Tellier, rencontré à Champigny où il y avait des régates, lui proposa de se mettre en ligne. L'armement en couple fut rapidement changé en pointe et la victoire couronna la tentative.



M. ERNEST PAILLART

M. Paillart, âgé de 77 ans, est l'unique survivant du match d'aviron qui, en 1866, permit à l'équipe de Paris, de battre deux fois les meilleurs marins de la flotte, à Cherbourg.

Dans le médaillier de M. Paillart, cette première médaille est en bonne place et son propriétaire la regarde avec des yeux d'amour. A côté, c'est une médaille en or, remportée l'année suivante, à Bercy, dans une course en as contre Tellier second et Clodomir troisième — Clodomir le fameux Clodoche du groupe des danseurs célèbres, vers la fin du second Empire.

M. Paillart, après tant d'autres disparus, m'a exposé les méthodes d'entraînement de ces temps anciens. On faisait de longues randonnées et l'on acquérait une endurance extraordinaire. Les parcours étaient longs et ce n'était que par la résistance à la fatigue qu'on arrivait à vaincre ses adversaires.

« Deux fois par semaine, me dit-il, mon frère et moi, nous partions du pont de Bercy, le soir, après dîner, et journée faite bien entendu, et nous allions virer le pont de Choisy-le-Roi, avec retour à Bercy, sans un seul arrêt en cours de route. Une fois, en pleine nuit, nous montâmes sur un train de bois, et nous eûmes beaucoup de mal à nous remettre à flot.

« Le dimanche, en hiver, nous descendions, toujours de Bercy, d'une traite, à Villeneuve-la-Garenne, près du pont de Saint-Ouen, où nous déjeunions, chez Lafont, avant de remonter à Bercy. Cette remonte, par le bras de Saint-James, où il y avait un passage très dur, ne comportait qu'un seul arrêt, au pont de Sèvres, où nous absorbions un verre de vin chaud.

« Quand nous allions courir à Enghien, où les prix étaient offerts par la princesse Mathilde, nous descendions, en ramant, jusqu'à Epinay et là, nous mettions la yole à l'épaule et la portions ainsi jusqu'à Enghien. Après les courses sur le Lac, nous reprenions la yole sur nos épaules et la redescendions à Epinay d'où nous revenions ensuite à Bercy, à l'aviron.

« Plus tard, les deux frères Paillart passèrent au yachting. Ils acquirent, pour 400 fr. (!), du comte de Lambert, un voilier avec lequel ils firent, à la voile, une descente de la Seine. En 1870, avant l'arrivée des Allemands, ils coulèrent leur clipper sous le pont de Maisons-Lafitte où ils le retrouvèrent, après le siège, et le renflouèrent. Enfin, membres du Cercle de la voile de Paris, ils remportèrent un certain nombre de prix avec un voilier de 6 mètres acheté 900 francs et qui courut sous le nom de « Franc-tireur ».

« C'était le bon temps, nous dit M. Paillart, en repassant ces souvenirs d'un passé, déjà lointain, qui lui fait revivre les plus belles années de sa jeunesse ; cependant, ajoute-t-il, je ne veux pas abandonner une distraction qui a été la plus agréable de ma vie, et je vais me faire construire un canot automobile de 10 mètres. »

Quel exemple les jeunes pourraient tirer de ces anciens toujours attachés au sport qui le premier les avait conquis sans retour !

E. Toulot.

LA FRANCE RÉSISTE A L'ANGLETERRE

Après France-Ecosse qui vit notre défaite par 5 points à o, le match France-Angleterre, disputé à Londres, le 31 janvier, se termina par la victoire anglaise (8 points à 3) sur une équipe qui avait fait un voyage fatigant et qui manqua de peu le premier essai de la partie. Nous rivalisons maintenant avec les meilleures équipes anglaises et bientôt nous pourrons espérer les grandes victoires.

FOOT-BALL RUGBY

LA BATAILLE DE TWICKENHAM

LOIN DE FRANCE, PRÈS DU CŒUR

Par Jacques Dedet.

DANS ma petite rue bien française, par le matin ensoleillé, le journal déplié avec émotion met sous mes yeux le résultat de Twickenham. Un temps d'arrêt pour contrôler l'exactitude du fait, puis une folle envie de rire, le désir d'apprendre l'événement aux rares promeneurs indifférents..., mais je garde en moi une joie et, chemin faisant, toute la valeur de la performance accomplie en Angleterre par notre équipe nationale, me hante.

Le voyage, le long voyage. La venue, lente par ces jours d'après-guerre, de tous ces hommes du Midi vers la Capitale. De toutes les villes méridionales, ces forces éparses cueillies, çà et là, en Armagnac, au Roussillon, aux rives de l'Adour, qui viennent convergentes vers le cœur du pays ; apportant avec elles leur soleil, leur vie intense, leur gourde de cuir où le vin qu'ils aiment sommeillent. Paris les groupe, les encadre, canalise leurs divergentes origines et leurs multiples possibilités vers la destination lointaine. Des amis, des inconnus, appelés à eux comme les papillons aux lumières, leur font une escorte admirative et anxieuse. La petite caravane sportive est partie.

Par sa rudesse, la mer dit aux hommes leur audace d'avoir quitté leur doux pays pour aller lutter en terre étrangère. Le cœur de chacun souffre, balloté par la houle. Et puis c'est l'Angleterre, les larges fauteuils de cuir des Pullman ; l'arrivée à Londres ; le hall confortable de l'hôtel, les draps humides et les lits froids. Le jour du match, on s'éveille au matin dans la stupide chambre anonyme ; au dehors à travers la fenêtre guillotinée, c'est le brouillard.

Le terrain de Twickenham est assez éloigné de Londres. Pour parcourir les trente kilomètres qui les séparent, un autobus est à la disposition de l'équipe. Sous les yeux défilent toute cette série de maisons uniformément basses qui caractérisent la banlieue londonienne. C'est d'abord les habitations aristocratiques où grimpent le lierre, toutes très propres et toutes les mêmes ; puis la ville devient faubourg, les rangées de maisons qui guident l'autobus dans sa voie se popularisent, et l'on va par les habitations communes. Londres, suivant le mot de Chesterton, s'éteint en une traînée de misérables tavernes et de bicoques de banlieue.

Les vitres de l'auto-car tremblent avec bruit. Parmi les couvertures aux couleurs multiples, les hommes échangent leurs pré-impressions. D'autres chantent et celui-là dans son coin vit intensément avec son silence. Des quinze hommes qui peuplent ces banquettes, combien peu autrefois venaient de notre Midi. Les Français, qui vers la solitaire Albion apportaient alors avec leur ignorance naïve des choses du sport leur seul courage, étaient les représentants froids de notre septentrion. Aujourd'hui la voix du Midi couvre de son accent instinctivement bruyant tout autre tapage. La vie bout dans tous ces hommes qui portent nos espoirs, et le cœur s'épand à l'intérieur de la prison ambulante où leurs mentors les ont momentanément enfermés, en des refrains qui scintillent de soleil. Leurs ardeurs mal contenues, comme des ballonnets multicolores, éclatent dans la froide atmosphère anglaise.

Twickenham, vaste étendue que terrent dans leur rectangle d'immenses tribunes tout de noir peintes, portant de çi de là quelques taches et quelques raies blanches ; cet amphithéâtre de gradins fait un cadre de deuil à la pelouse verte. Les tribunes construites à quelques mètres de la touche surplombent le terrain, et les grappes humaines,

1

spectatrices, laissent directement au-dessus des joueurs tomber leur désapprobation, en font vibrer l'air où se meuvent les équipiers de leurs applaudissements admiratifs.

Devant l'équipe de France, qui sur son cœur porte le coq, l'équipe d'Angleterre. Vous connaissez ces Anglais dont les maillots blancs s'adornent de la boxe symbolique, vous les avez vus à Paris, ces athlètes si nets, si carrément charpentés. Les équipes anglaises sont celles qui, de nos adversaires britanniques, donnent à leur entrée sur le terrain la plus grande impression de force bien équilibrée ; elles donnent froid.

Le match commence sous cette voûte que forme au-dessus des nôtres la foule anglaise, dans cet espace qui circonscrit les charpentes de bois noir. Mais nos hommes du 31 janvier tiennent en eux une splendide ardeur. Les duretés du voyage, l'éloignement du pays, l'isolement ne peuvent mâter leur élan. Les amis, venus de France, vivent au sein des spectateurs insulaires des minutes inoubliables d'émotion. L'équipe de France résiste au choc anglais. Un de nos hommes, bientôt, jouant le rôle autrefois dévolu à nos adversaires, se saisit du ballon, démarre, crochète et feinte trompant la défense adverse. Crabos a marqué un essai pour nous. La fin de la première mi-temps voit un fléchissement dans nos lignes ; le cœur serré, l'ami venu de France pense aux débâcles d'autrefois. Allons-nous voir encore triomphants et froids les adversaires s'égarer à travers nos lignes et perpétrer une nouvelle victoire. Des souvenirs ! Cette sombre défaite de 1911 subie sur ce terrain même, après les lumineux espoirs nés de notre victoire pour l'Ecosse ; la dure leçon prise au même endroit à ce même Twickenham deux ans après : six essais marqués par l'Angleterre contre nous grâce à ce diable de Foulton. Le cœur de l'ami français saute d'angoisse. Mais non, l'équipe tient; l'Anglais se heurte à notre défense. L'espoir de la victoire naît pour lui dans la réussite d'un coup de pied. Malgré les prouesses de nos joueurs nous ne parvenons pas à tromper à nouveau de façon effective la défense anglaise, tandis que Davies le demi d'ouverture anglais qui seul de tout le match s'est montré du côté adverse habile en

UN PLAQUAGE
A TERRE

Laurent, arrête aux jambes le demi-d'ouverture anglais qui est cravaté par Pons et Soulié. A gauche : Greenwood, le capitaine de l'équipe anglaise.

3

UNE ÉCHAPPÉE
FRANÇAISE

Les Français mirent les Anglais en grande difficulté. Ceux-ci eurent la chance de réussir deux essais dont un fut transformé en but par Greenwood.

2

POUR LA POSSESSION DU BALLON

La partie fut à l'avantage de la France au début. Les avants étaient supérieurs. Crabos réussit bientôt à marquer l'essai français.

l'art des feintes, surprend nos défendants et va marquer « l'essai de victoire » que Greenwood transforme en but. L'Angleterre a battu la France par huit points à trois. Les deux équipes ont marqué un essai.

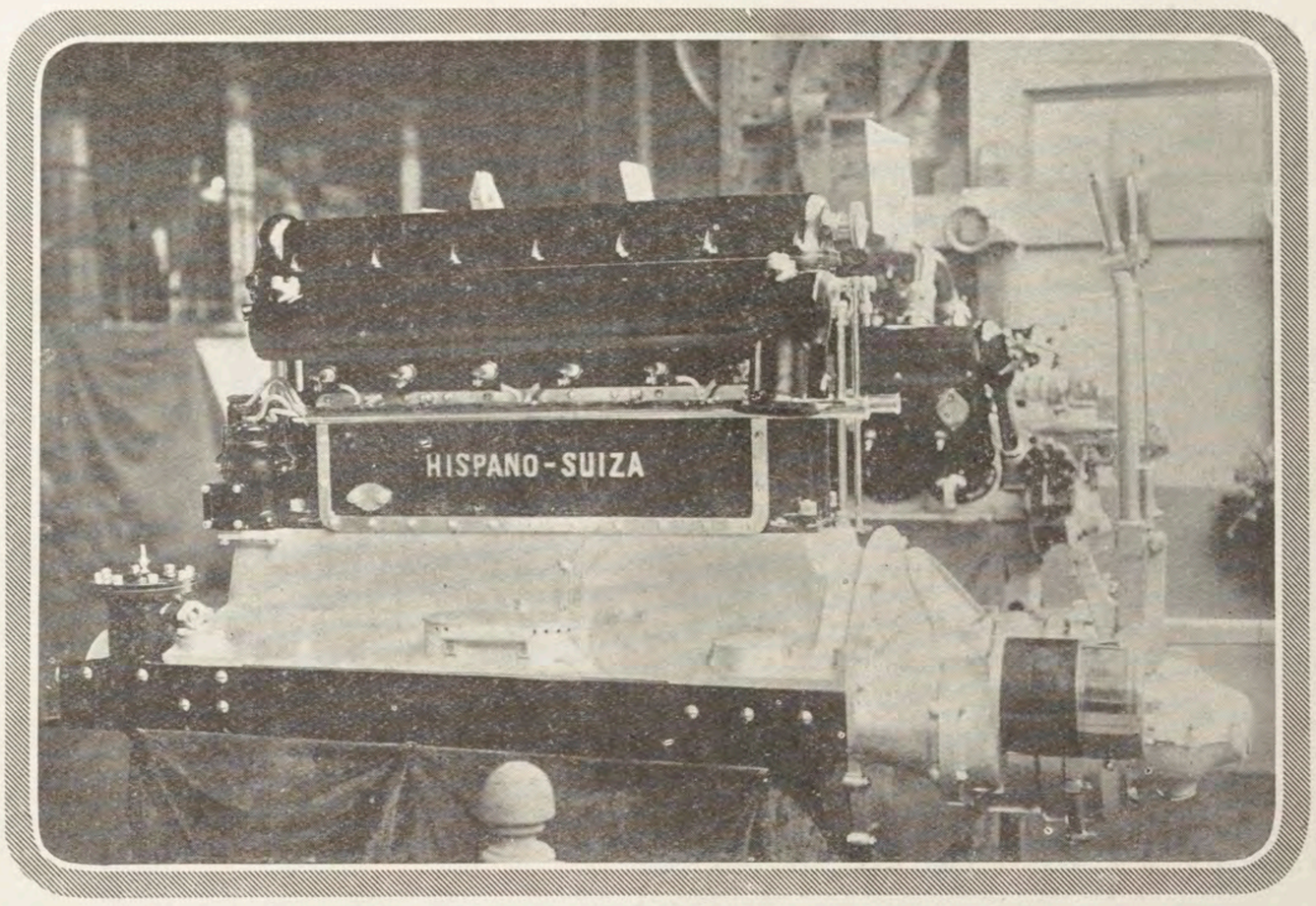
COMMENTAIRES Je pense que nous avons accompli à Twickenham, le 31 janvier 1920, la plus belle performance que nous ayons jamais réussie. Je ne sais si j'ai fait assez nettement ressortir l'atmosphère paralysante dans laquelle doivent jouer les Français en Angleterre... Dans ces conditions, tenir l'équipe de la Rose en échec est méritoire.

Cambre, de l'avis de tous, a joué une fort belle partie, aussi belle que celle que fit en 1913 Caujolle au même endroit. Nos deux ailiers ont été excellents, ce sont de vrais joueurs. Crabos a joué dans la forme que nous lui avions vue ces temps derniers à Paris, et Lavigne a tenu tout ce qu'il promettait, nous avons deux centres de classe. Nos demis ont bien joué. Le fait capital est que nos avants n'ont pas faibli, c'est là le facteur essentiel des victoires. Dernière une ligne d'avants débordée, les meilleurs défendants n'empêcheront jamais l'adversaire d'aller à l'essai.

Le fait le plus notable est que ceux qui se sont montrés les meilleurs dans notre équipe sont des joueurs jeunes, nouvellement promus en tout cas à la dignité d'International. Au contraire, les joueurs anglais qui ont contribué à établir le score qui établit notre défaite, sont de vieux internationaux. Greenwood est une vieille connaissance et Davies le capitaine de l'équipe de la Rose qui fut le meilleur Anglais sur le terrain a maintes fois porté le maillot blanc d'Angleterre.

Les éloges de la presse anglaise sont unanimes, ils ne laissent pas percer cette pointe d'humeur glacial, qui savent par ces éloges mêmes, glacer l'enthousiasme de nos compatriotes. Continuons les efforts.

JACQUES DEDET.



LE MOTEUR HISPANO-SUIZA POUR CANOTS

Ce moteur, à six cylindres verticaux, se rapproche étroitement du moteur d'aviation, et encore plus du moteur de voiture de la marque.

Moteur d'Automobile et Moteur d'Aviation

Par H. Petit.

Les visiteurs du Salon de l'Aéronautique ont eu l'occasion de constater en examinant les moteurs montés sur les appareils, ou ceux qui étaient exposés à part, que les types de moteurs d'aviation s'étaient unifiés et n'étaient plus maintenant qu'un petit nombre, dérivant tous, à part une exception, du moteur d'automobile. Cette exception c'est le moteur à cylindres en étoile, qu'il soit fixe ou rotatif.

Tous les autres moteurs ont en effet des cylindres disposés en deux, trois ou quatre groupes, chacun de ceux-ci étant resté conçu dans ses grandes lignes, tout à fait dans le même esprit qu'un moteur d'automobile.

Il était loin d'en être ainsi dans les précédents Salons, où les inventeurs semblaient mettre une sorte de point d'honneur à imaginer pour les moteurs d'aviation des dispositifs aussi différents que possible de la solution classique adoptée pour l'automobile.

Nous avions, à l'époque, indiqué qu'à notre avis, le moteur d'aviation s'orienterait fatalement vers les formes classiques du moteur d'automobile, et certains inventeurs de moteurs que nous avons appelés moteurs « singuliers », ne nous ont pas ménagé leurs critiques.

Contentons-nous de signaler l'état actuel des choses qui donne raison à notre première manière de voir, sans insister davantage.

Notre intention n'est pas de passer en revue, même rapidement, les différents moteurs exposés au Salon de l'Aéronautique. Ce que nous allons faire dans cet article, c'est signaler les points sur lesquels les moteurs d'aviation diffèrent encore des moteurs d'automobile, examiner la raison de ces différences, et voir si cette raison a des chances de subsister avec le temps et les perfectionnements de la construction.

Tendances générales

La qualité qui s'impose aux moteurs d'aviation est, on le sait, la légèreté qui prime ou plutôt a primé longtemps presque toutes les autres qualités.

Pour les moteurs d'automobile, la même recherche de la légèreté ne semble pas moins utile, et elle s'est manifestée de tout temps depuis qu'il y a des automobiles qui roulent. Il semble donc que, à ce point de vue, les moteurs d'aviation doivent ressembler d'une façon absolue aux moteurs d'automobile. Ils en diffèrent encore notablement : c'est donc que d'autres considérations que la légèreté entrent en jeu.

Ces autres considérations tiennent tout entières dans les conditions d'exploitation des moteurs.

Même depuis la guerre où les vols sont devenus de plus en plus longs, la sécurité de fonctionnement n'a été recherchée pour les moteurs d'aviation que pour un temps de marche réduit : on ne s'est guère préoccupé, autrement dit, de leur usure plus ou moins rapide, et l'on a admis que leur vie serait toujours très courte ; par très courte, nous entendons un maximum de 150 ou 200 heures sans grosses réparations : c'est ce qu'ont fait les meilleurs moteurs bien conduits.

Pour le moteur d'automobile, au contraire, on recherche une longévité beaucoup plus grande que dans le moteur d'aviation. Une bonne voiture bien construite et bien conduite doit pouvoir faire environ 50.000 kilomètres avant que la revision du moteur ne s'impose ; 50.000 kilomètres à une vitesse moyenne générale de 35 kilomètres à l'heure par exemple, cela représente à peu près 1.400 heures de marche.

Pour assurer cette longévité, il convient de ne pas faire travailler les éléments du moteur à un taux trop élevé : par exemple, les pressions par unité de surface d'un arbre dans ses coussinets seront toujours très inférieures dans un moteur d'automobile à ce qu'elles sont dans un moteur d'aviation. Il en résultera une usure moins rapide du premier, mais, naturellement, l'obligation d'employer de plus larges surfaces conduit à un plus grand volume de métal et, par conséquent, à un poids plus élevé.

La considération de légèreté, quoi qu'elle ait bien son prix pour le moteur d'automobile, est loin d'être aussi rigoureuse pour le moteur d'aviation. Aussi, ne recherche-t-on pas pour les organes lourds de ces moteurs des métaux spéciaux, comme pour les moteurs aériens.

Pour prendre un exemple bien caractéristique, indiquons que les cylindres d'un moteur d'automobile sont toujours en fonte, usinés seulement à l'intérieur, tandis que ceux d'un moteur d'aviation sont en acier, complètement usinés, et entourés d'une chemise d'eau rapportée en tôle ou en aluminium.

De même, il arrive fréquemment que le carter d'un moteur d'automobile est également en fonte, tout au moins par sa partie supérieure, lorsque, comme dans certaines voitures américaines, on cherche à diminuer le prix de revient en coulant d'un seul bloc le demi-carter supérieur et les cylindres. Evidemment, cette pratique ne saurait être de mise avec un moteur d'aviation.

Voilà pour ce qui touche la matière des moteurs. Passons maintenant à leur forme.

Après la matière, la forme

L'économie de consommation est intéressante aussi bien pour les moteurs d'aviation que pour les moteurs d'automobile.

Pour les premiers, cependant, elle n'a d'influence que sur le rayon d'action de l'appareil, et elle passe assez souvent après la nécessité de la légèreté spécifique.

Pour l'automobile, au contraire, on a recherché, et on recherche de plus en plus, à consommer le moins possible d'essence pour un parcours déterminé.

De là sont venus les moteurs modernes, d'alésage réduit, à longue course, à grande vitesse linéaire de piston.

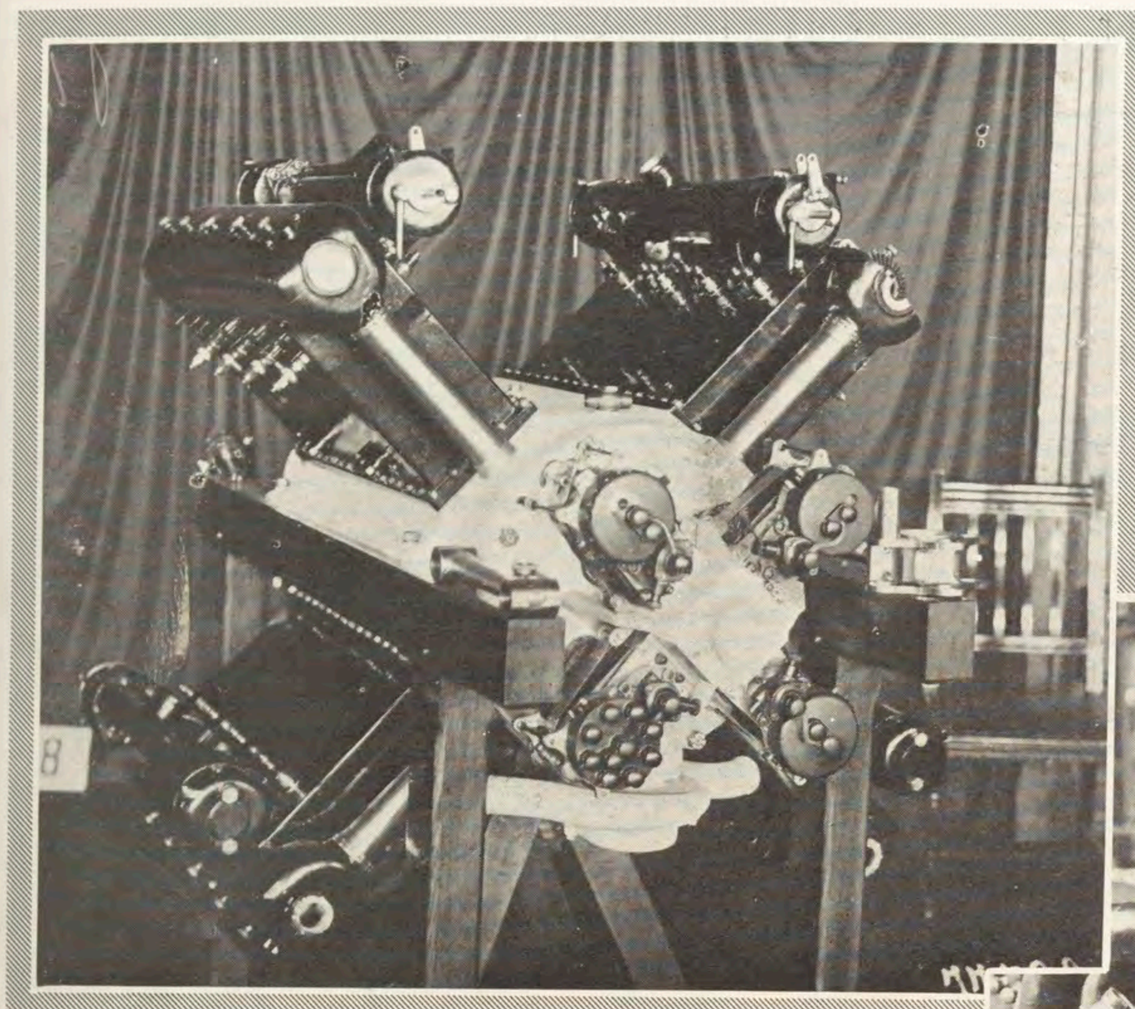
Or, un moteur à longue course est forcément plus lourd qu'un moteur à faible course. Il est facile de se rendre compte de l'influence d'un allongement de la course sur le poids du moteur.

Considérons, par exemple, deux moteurs que, pour simplifier, nous supposerons être de même alésage, 80 millimètres par exemple. Le premier a une course de 120 millimètres, l'autre de 180 millimètres, soit une fois et demie.

Le vilebrequin du second moteur va évidemment avoir ses bras plus longs que ceux du premier moteur, et, de ce fait déjà, le poids du vilebrequin serait augmenté dans la proportion de 1 à 1 1/2. Mais ces bras, supportant un même effort à leurs extrémités, devront être plus résistants dans le moteur à longue course et par conséquent plus gros. Il en est de même des tourillons du vilebrequin qui supportent un effort de torsion plus considérable.

Voilà donc un organe dont le poids va être fortement augmenté dans une proportion supérieure au rapport de la longueur des courses, du fait de l'allongement de celle-ci.

Le cylindre devra être naturellement allongé dans la même proportion que la course, parce qu'il doit guider le piston depuis le haut jusqu'en bas de son déplacement, d'où augmentation de poids du cylindre.



LE MOTEUR PEUGEOT 16 CYLINDRES

Les cylindres en quatre groupes de quatre sont disposés suivant les quatre branches, d'une croix, ou plutôt d'un X, à 90 degrés les uns des autres.

Les bielles ont une longueur qui est proportionnelle à la course du piston : par conséquent. les bielles du moteur à longue course seront, toutes choses égales d'ailleurs, 1 fois et demie plus longues que celles du moteur à faible course.

Il en résulte que le carter, qui doit loger un vilebrequin plus grand, va être augmenté en diamètre dans le même rapport de 1 à 1 1/2.

Son poids subira donc une augmentation qui sera à peu près dans le rapport du carré de l'augmentation des courses, soit de 1 à 2,25.

Négligeons, pour ne pas nous étendre outre mesure, les variations de dimensions des soupapes, des organes de l'appareil refroidisseur, etc.: on n'en voit pas moins que le moteur à longue course pèsera environ deux fois plus que le moteur à petite course.

Sa puissance sera-t-elle égale à 1 fois et demie celle du moteur à faible course ? Evidemment non, puisque, on le sait, la puissance n'augmente pas dans la même proportion que la course, mais seulement dans un rapport dont la valeur est comprise entre celle du rapport des courses, et le rapport de leurs racines carrées.

C'est pour cette raison, que dans les moteurs d'aviation, les cylindres sont plus courts que dans les moteurs d'automobile.

D'autres différences dans la construction des moteurs d'aviation et des moteurs d'automobiles proviennent de ce que la question d'accessibilité des organes n'a pas la même importance dans l'un et l'autre type.

Tous les organes du moteur d'automobile doivent être aussi facilement accessibles que possible pour que le conducteur lui même puisse les vérifier chaque fois qu'il en est besoin.

Les soupapes, en particulier, ont été considérées jusqu'à ces dernières années, comme devant être très accessibles, soit en vue du rodage, soit en vue de leur remplacement éventuel en cas de mise hors de service.

Il en est résulté que, presque toujours, les soupapes du moteur d'automobile sont disposées dans une chapelle surmontée d'un bouchon par soupape en permettant le démontage facile.

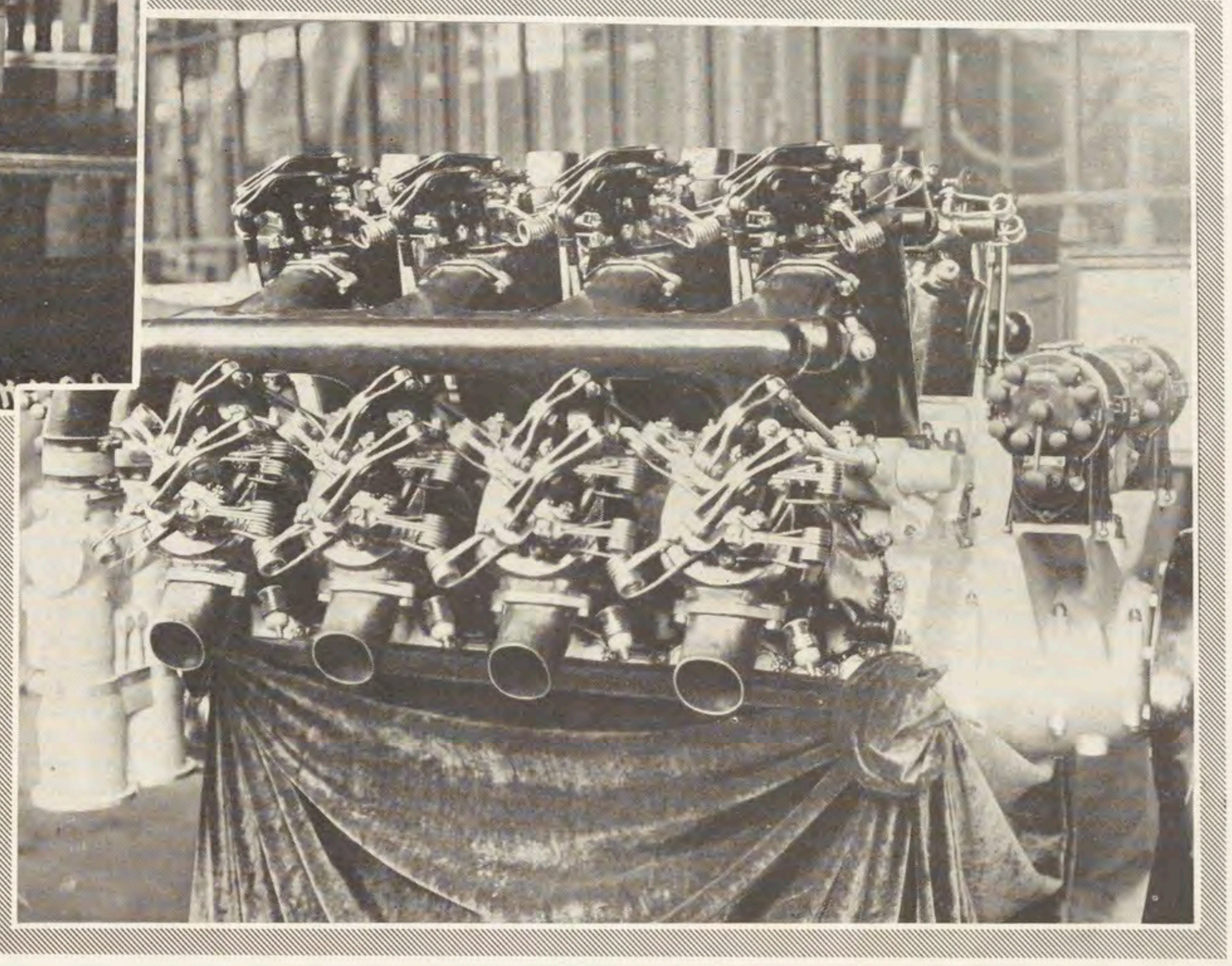
L'arbre à cames est placé dans le carter même du moteur, et attaque les soupapes par en-dessous. Dans les moteurs d'aviation, au contraire, le démontage d'un organe du moteur est toujours fait par une quipe de mécaniciens, et nécessite l'imimobilisation de l'appareil à l'atelier. Peimporte, par conséquent, que l'accessibulité des organes soit moins grande ; aussi n'a-t-on pas hésité, en vue d'avoir un meilleur rendement, à placer toujours les soupapes dans la culasse, ce qui modifie très nettement la disposition des organes du moteur, et son aspect extérieur.

Notons d'ailleurs que, à ce point de vue, le moteur d'aviation aura eu une influence heureuse sur les moteurs d'automobile, parce qu'il a prouvé que ce dispositif, jugé autrefois audacieux même par les plus allants des constructeurs, est maintenant reconnu comme offrant une sécurité très suffisante.

Le moteur d'aviation est souvent considéré comme très supérieur à tous les points de vue au moteur d'automobile : il y a là une manière de voir fâcheuse et certainement erronée. Sans entrer dans des détails oiseux, contentons-nous de comparer les deux moteurs au point de vue de la souplesse de leur fonctionnement.

Que demande-t-on à un moteur d'aviation ? De fonctionner très convenablement et très régulièrement à pleine charge ou au voisinage de cette pleine charge, et d'avoir un ralenti juste suffisant pour que la mise en route soit possible.

Le moteur d'automobile, au contraire, est soumis à des conditions de marche beaucoup plus sévères. Il doit évidemment bien fonctionner à pleine charge, mais il doit également tourner régulièrement et sans à-coups à tous les régimes intermédiaires entre le ralenti à vide et le régime maximum à pleine charge. Il doit, en outre, avoir les reprises souples et énergiques que l'on n'a jamais demandées au moteur d'aviation et qui seraient d'ailleurs inutiles pour celui-ci. Aussi les questions de carburation et d'allumage dans les moteurs d'automobile ont-elles été beaucoup plus étudiées que dans les moteurs d'aviation.



LE MOTEUR PANHARD 16 CYLINDRES

Les cylindres sont disposés par quatre groupes de quatre cylindres chacun, et placés en éventail autour d'un vilebrequin commun.

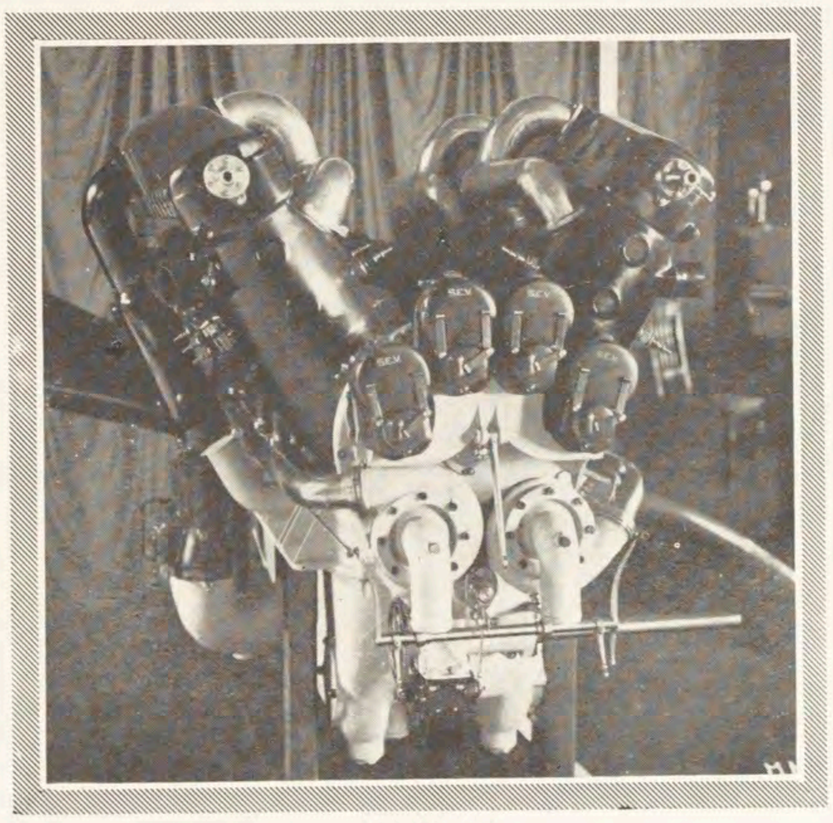
CE QUE LE MOTEUR D'AVIATION DOIT A L'AUTOMOBILE

On pourrait encore comparer beaucoup d'autres points qui différencient les deux genres de moteurs ; nous nous en tiendrons là pour ne pas entrer dans des détails trop arides.

Le moteur d'aviation est né du moteur d'automobile, et ce sont les perfectionnements de celui-ci qui l'ont rendu possible. Est-ce à dire qu'aucune répercussion ne s'est produite ou ne se produira en sens inverse ? Loin de nous cette pensée : l'influence du moteur d'aviation sur le moteur d'automobile commence déjà, au contraire, à se manifester extrêmement nette, et ne cessera d'augmenter par la suite.

Cette première tendance s'est manifestée dans les questions de fabrication, et il est de notoriété publique que la construction des moteurs et des châssis d'automobiles a été très grandement perfectionnée par les méthodes employées pour l'usinage et le montage des moteurs d'aviation.

H. PETIT.



LE MOTEUR PEUGEOT 12 CYLINDRES

Ce moteur et ses cylindres, disposés en deux groupes de six chacun, sont décalés l'un par rapport à l'autre de 90 degrés.

UN DÉBUTANT GAGNE L

Le cross de l'*Intransigeant* qui devait se disputer le 25 janvier fut remis au 1er février par suite du brouillard. Il obtint le plus remarquable succès : 1.272 coureurs, sur 1.600 engagés, prirent le départ et plus de 800 terminèrent le parcours de 8 kilomètres qui empruntaient les routes du Bois de Boulogne. Enfin, le plus grand triomphe des organisateurs tint à ce fait qu'ayant créé une épreuve pour encourager les jeunes; ils la virent gagner par un vrai jeune, un débutant qui triompha des meilleurs champions.

1

2

4

5

1. LOUIS BOUCHARD

Louis Bouchard, renversé par un cycliste, dut se contenter de la 3e place en 28 m. 36 s.

2. LE DÉPART DU CROSS

On se rend compte des grosses difficultés éprouvées par les commissaires pour donner le départ à 1.272 coureurs.

3. JACQUES KEYSER

Un autre grand champion battu par le jeune Bertrand, Keyser, finit 7e en 29 m. 46 s.

4. BERTRAND-DENIS

Le vainqueur Bertrand, de son vrai nom Léon Denis, gagna en 28 m. 24 s. 1/5, à 8 mètres devant G. Heuet.

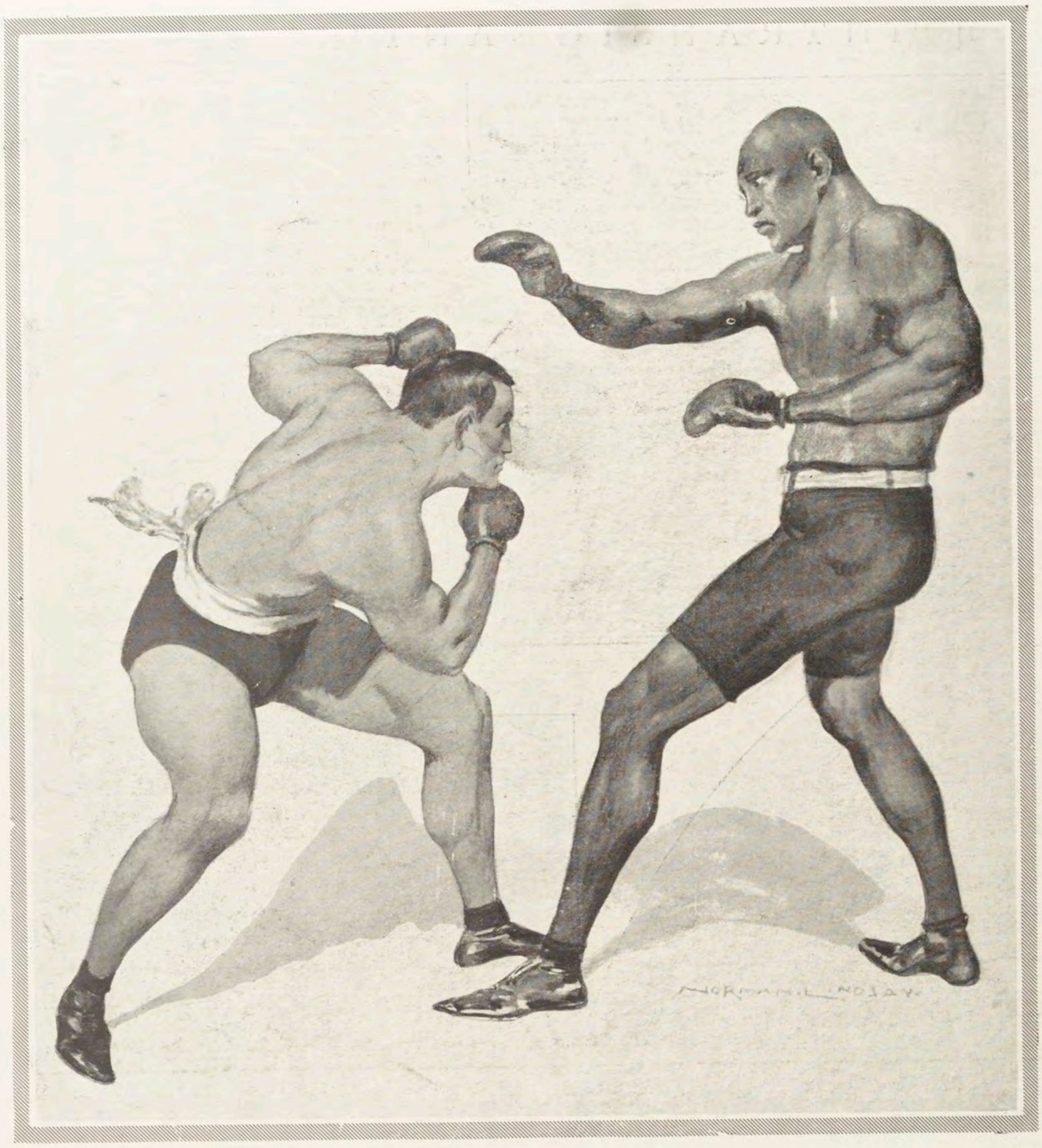
CROSS DE L'"INTRANSIGEANT"

5. BERTRAND EN TÊTE DEVANT G. HEUET

Denis, dit Bertrand, prit un pseudonyme parce qu'il avait pris part, le 17 janvier, à à une épreuve de professionnels. Péché de jeunesse qu'on ne saurait retenir.

6. BERTRAND REDEVENU DENIS

Léon Denis n'a que 18 ans. Il n'avait encore pris part qu'à quelques épreuves. Est-ce le comingman recherché ? Plusieurs débutants firent également une excellente impression.



(Dessin de Norman Lindsay.)

JACK JOHNSON CONTRE TOMMY BURNS

Le match Jack Johnson-Tommy Burns se disputa à Sydney, le 26 décembre 1908. Le nègre Johnson triompha, la police arrêtant le combat au 14e round. Les boxeurs se partagèrent 193.750 francs.

Les Poings qui rapportèrent des Fortunes

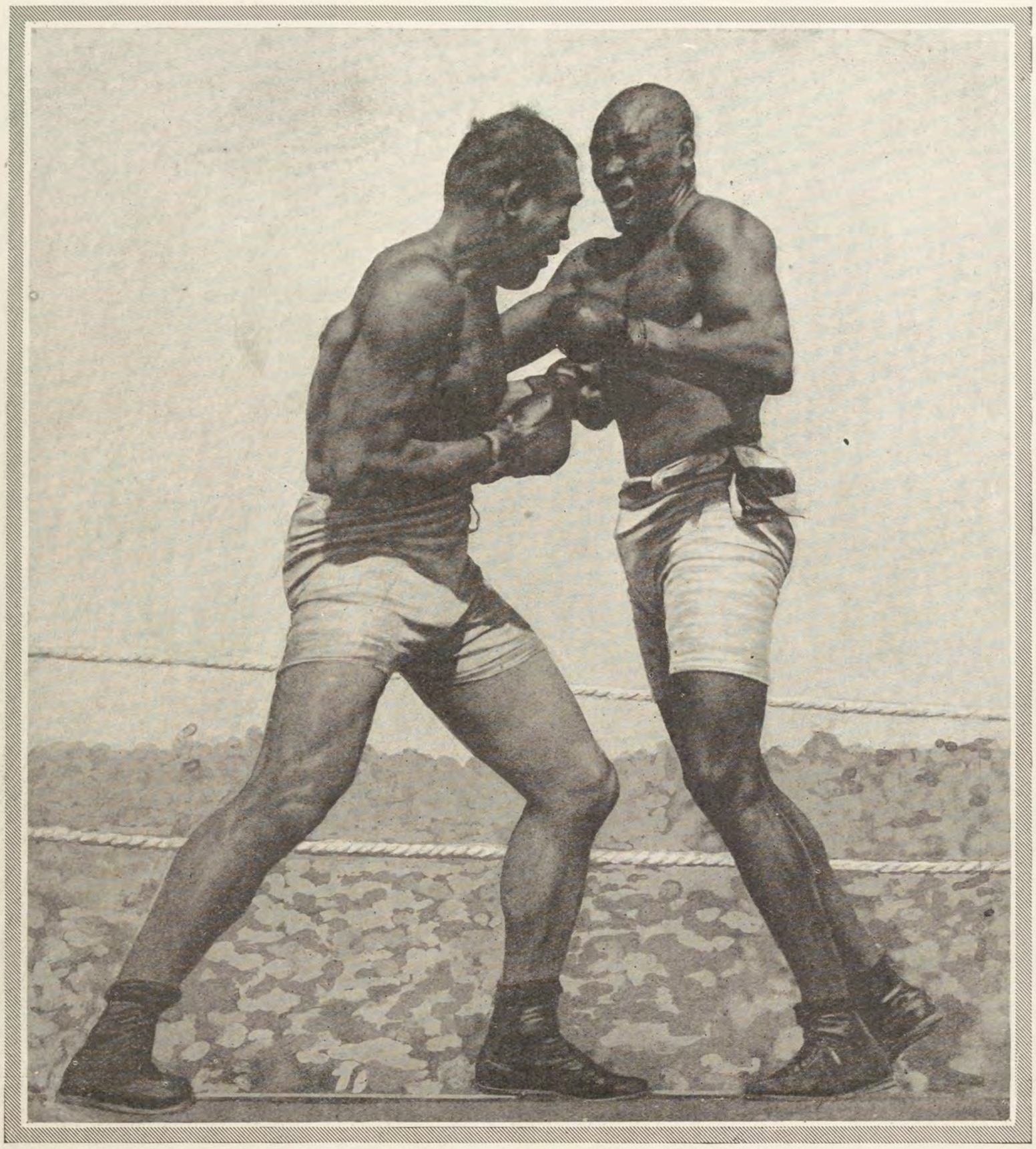
Par Jacques Mortane.

Les enchères actuelles pour l'organisation du match Carpentier-Dempsey sont malsaines. Ce n'est pas chauvinisme de ma part, je vous l'affirme : je prétends que le Français a droit à toucher une somme considérable, car il a fait ses preuves. Il combat depuis plus de douze ans. Il arrive à l'apogée de sa carrière. Il atteint son bâton de maréchal. Mais que Jack Dempsey se permette de réclamer plus d'un million afin de monter dans le ring, c'est la négation de la justice. Voilà un homme, boxeur depuis trois ans seulement : il a profité de son horreur du front pour se mettre en vedette, il possède un passé plus que modeste, la chance seule lui a permis de s'attribuer un titre dépaysé entre les mains de Jess Willard et aujourd'hui il émet des prétentions grotesques pour rencontrer notre champion. Qu'il prouve sa valeur d'abord ! Dans notre dernier numéro, nous avons donné une étude complète de son record : désillusion ! Rien ne nous autorise à le considérer comme un pugiliste de classe. Ses rencontres, ses victoires sont celles d'un honnête boxeur de second ordre, sans plus. Sa fortune tient à ce qu'il fut opposé à un champion indigne du titre, rappelant les fameux colosses qu'on engageait jadis dans les tournois de lutte ; baudruches gonflées d'où il ne sortait que du vent !

Et cet athlète prétend à l'heure actuelle que sa carrière de trois années, ses quelques succès nullement péremptoires valent un million et plus ? Des organisateurs s'efforcent de trouver l'argent nécessaire pour contenter ce glouton ? Les Fédérations impuissantes assistent à ce marchandage, à cette traite des blancs ignominieuse ? Quelle tristesse !

Jack Dempsey comprend fort bien qu'en face de Georges Carpentier il subira le sort de Joe Beckett. Il veut bien être déchu avant d'avoir « homologué » son titre par des victoires probantes, mais il veut que cet échec lui rapporte une fortune Il en sera ainsi tant qu'en boxe le titulaire d'un championnat ne sera pas tenu de fournir deux ou trois rencontres décisives où sa ceinture, mise en compétition, deviendra sa propriété s'il gagne.

Un champion devrait être disqualifié lorsqu'il tarde à combattre, refuse les défis ou réclame des conditions exagérées. Selon le bon plaisir de M. Jack Dempsey, Georges Carpentier, le prétendant le plus qualifié, peut n'avoir jamais la moindre chance de disputer le match capital de sa carrière. Le Français, qui travaille depuis des années et des années dans cette vue et qui possède un passé admirable, doit attendre l'acceptation de l'Américain. Celui-ci vivait une existence placide aux Etats-Unis et gagnait de l'argent, tandis que celui-là faisait la guerre et gagnait la Médaille militaire. Or, aujourd'hui, Dempsey est le favorisé.



JACK JOHNSON CONTRE JEFFRIES

Lorsque le champion du monde Jack Johnson, le 4 juillet 1910, rencontra le " vieil homme " Jim Jeffries, il s'attribua la victoire par knock-out au 15e round. La bourse atteignit 505.000 francs.

Et Carpentier est simplement le favori — ce qui est préférable.

Cette danse, ce tango des dollars pour amener les deux pugilistes dans un ring est une atteinte aux mœurs. Il est honteux de penser qu'un Dempsey puisse avoir des exigences que son record lui interdit. Il n'est pas de carrière où en trois années la valeur d'un homme puisse passer de 5 francs à un million de francs ! C'est le cas du Yankee. Il n'a eu qu'à s'improviser boxeur quand les autres étaient partis à la guerre pour augmenter de valeur. Il rappelle ces valets qui profitent d'une absence de leur maître pour s'habiller avec le smoking de « Monsieur » et fumer ses cigares ! Il sait la correction que lui réserve Carpentier, il se méfie, il veut qu'on y mette le prix. Lorsqu'on a une mentalité pareille, on ne se fait pas pugiliste, on s'intitule table de nuit et on affronte les enchères de la salle des ventes !

C'est avec tristesse que nous enregistrons une fois de plus la gabegie dont souffre la boxe. La Fédération française fait, depuis des années, tout ce qu'elle peut pour donner à ce sport, ironiquement appelé le « noble art », la réglementation désirable. Elle ne peut y réussir. Un champion du monde peut avoir gagné son titre en des circonstances qui ne permettent nullement de lui reconnaître de la valeur et il a le loisir de le conserver indéfiniment, comme une rente, en empêchant les compétiteurs de classe de le lui ravir.

L'anarchie est complète et le bolchevisme de la boxe autorise un Jack Dempsey à prétendre valoir un million, alors qu'en deux ou trois coups de poing Georges Carpentier pourrait avoir raison de sa gloire, que la chance seule créa.

Et ce n'est pas sans une certaine émotion que les vieux pugilistes, les vrais champions de jadis doivent assister aux marchandages d'aujourd'hui. Eux au moins avaient de la valeur et ne refusaient pas le combat. Ils n'hésitaient pas à mettre leur titre en jeu, car ils se savaient capables de le défendre.

Je ne sais rien de plus lamentable que l'une des photographies qui illustrent cet article : la présentation de Fitzsimmons et Sullivan, ces deux « as » du ring, lors du match Johnson-Jeffries. Le nègre indigne, en une exhibition, allait toucher plus qu'eux en maintes rencontres ! Le nègre avec lequel ils auraient joué quelques années auparavant ! Cette comparaison entre les traitements de jadis et de maintenant ne démontre-t-elle pas combien il est ridicule d'admettre les exigences des pugilistes actuels ? Je sais bien que le prix de la vie a augmenté, mais justement en proportion inverse — Carpentier mis à part — de la valeur des poids lourds.

C'est par millions que l'on discute afin d'obtenir la signature de cette majesté du poing, au trône vacillant, qu'est Dempsey ! Eh bien ! apprenez ce que rapportèrent les matches records.

D'abord les combats à poings nus :

Le 1er août 1857, pour le championnat d'Amérique, un match se dispute entre Bradley et Rankin. Il dure 152 reprises et se termine par la victoire de Bradley : l'enjeu était de 5.000 francs de chaque côté.

L'année suivante, le 20 octobre 1858, au Canada, pour une bourse de 25.000 francs, John Morrissey défait John C. Heenan, en 11 rounds (21 minutes).

Le 10 décembre 1863, à Wardhurst (Angleterre), Tom King triomphe de l'Américain John C. Heenan en 24 rounds (35 minutes), pour une bourse de 50.000 francs, la plus forte offerte jusqu'alors dans le Royaume-Uni.

JESS WILLARD ET JEFFRIES

Ce document prouve que Jess Willard était plutôt un géant pour galerie de phénomènes, qu'un champion de boxe. La rencontre de ce colosse avec Jack Dempsey démontra qu'il n'avait en rien l'étoffe d'un boxeur, et pourtant sa défaite, en trois rounds, lui rapporta un demi-million.

Le 19 décembre 1886, dans l'île des Souverains, sur les bords de la Seine, Jake Kilrain et Jem Smith, champion d'Angleterre, font match nul en 106 rounds, pour une bourse de 50.000 francs. Jem Smith remporta une victoire contestée sur Frank-P. Slavin, à Bruges, le 23 décembre 1889, pour 10.000 francs, avec le titre en jeu.

Le 8 juillet 1889, pour une bourse de 50.000 francs et une ceinture de diamants de 25.000, John L. Sullivan battit Jake Kilrain en 75 reprises.

Passons aux championnats du monde :

Jim Corbett bat John L. Sullivan par knock-out au 21e round pour une bourse de 125.000 francs (7 septembre 1892).

Fitzsimmons bat Jim Corbett, knock-out au 14e round, pour une bourse de 82.500 francs (17 mars 1897).

James Jeffries bat Fitzsimmons par knock-out au 11e round pour une bourse de 111.300 francs (9 juin 1899).

Et c'est alors la série où l'on ne compte plus, où les organisateurs s'inclinent devant les exigences des boxeurs. Ceux-ci touchent également des droits sur le film cinématographique, un boni sur les recettes, des entrées à leur entraînement, etc.

Le 26 décembre 1908, Jack Johnson bat Tommy Burns, la police intervenant au 14e round (Sydney, 26 décembre 1908). Le nègre reçoit 155.300 francs, Burns 38.450. La recette établit un record : elle atteint 662.500 francs.

DEUX VRAIS CHAMPIONS

A l'occasion du combat Johnson-Jeffries, on présenta sur le ring les anciens champions. Le speaker annonce Robert Fitzsimmons. Dans le coin, John L. Sullivan. Les pugilistes gagnaient moins qu'aujourd'hui, mais ils savaient boxer.

Le 4 juillet 1910, Johnson bat Jeffries knock-outé au 15e round, à Reno (Nevada). La recette est de 1.385.000 francs. La part de Johnson est de 303.000 francs, celle de Jeffries de 202.000 francs.

Depuis, un gain de 500.000 francs pour le champion est considéré comme une misère. Tel, qui gagnait péniblement 5 ou 10 francs par jour deux ou trois ans auparavant, s'imagine valoir une fortune parce qu'il a eu raison d'hommes de troisième ordre.

Que les mercantis du poing en profitent. Il arrivera un jour où organisateurs et spectateurs se lasseront. Et vraiment, ce serait à souhaiter !

Les championnats du monde où l'on paye sa place plus de 1.000 francs et qui ne durent que quelques secondes finiront par ne plus attirer les nouveaux riches eux-mêmes.

Mais, quoique puisse faire M. Jack Dempsey, nous restons convaincus que notre Carpentier national a la valeur d'un champion de la période héroïque et cela seul nous importe.

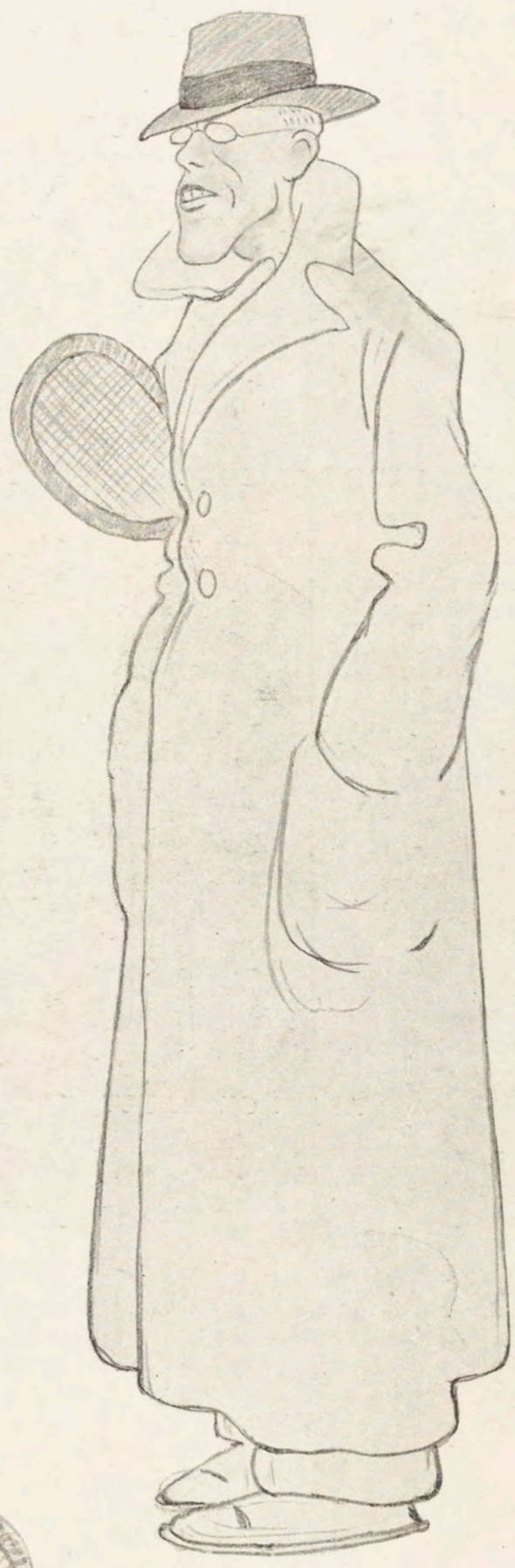
JACQUES MORTANE.

Mich - cinéma janvier 1920

AUX CHAMPIONNATS DE TENNIS DE LA RIVIERA

Mlle S. LENGLEN

M. SIMOND



M. WALLIS-MYERS

M. GRISAR

LORD D'ABERNON

PIERRE ALBARAN

BARON LEJEUNE

ALAIN GERBAULT

PRINCE PHILIPPE DE BOURBON

M A. RESUGE

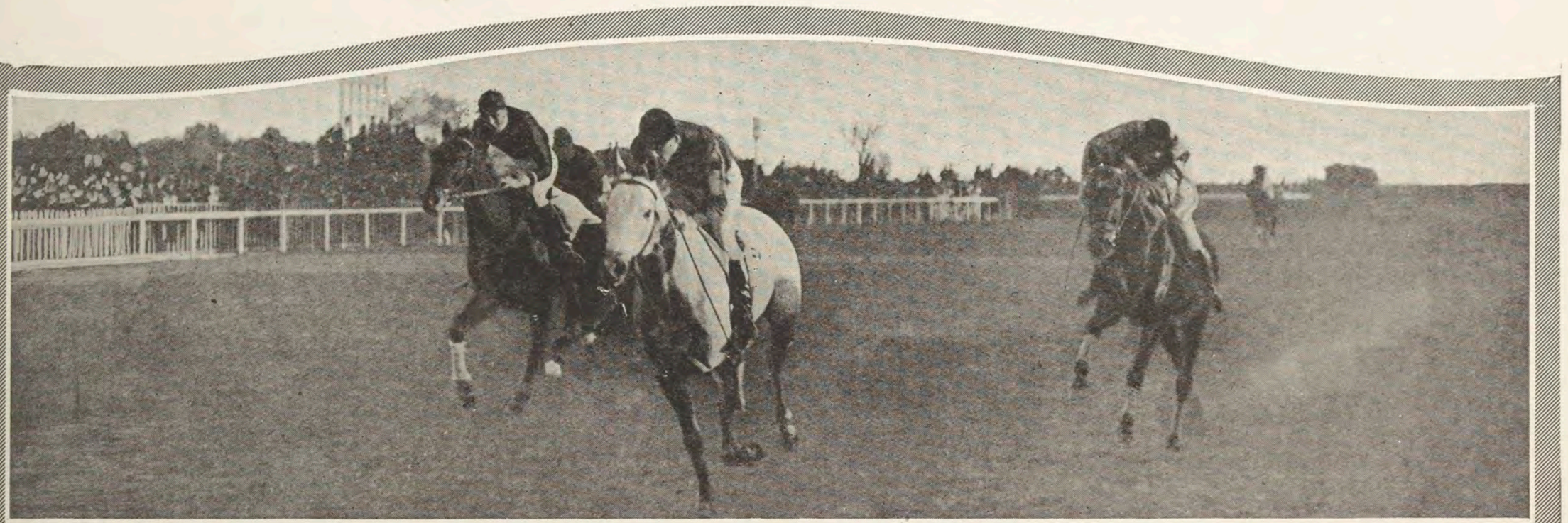
AUX COURSES DE NICE

COMTE GAUTHIER M. CAMILLE BLANC

M. LIÉNART

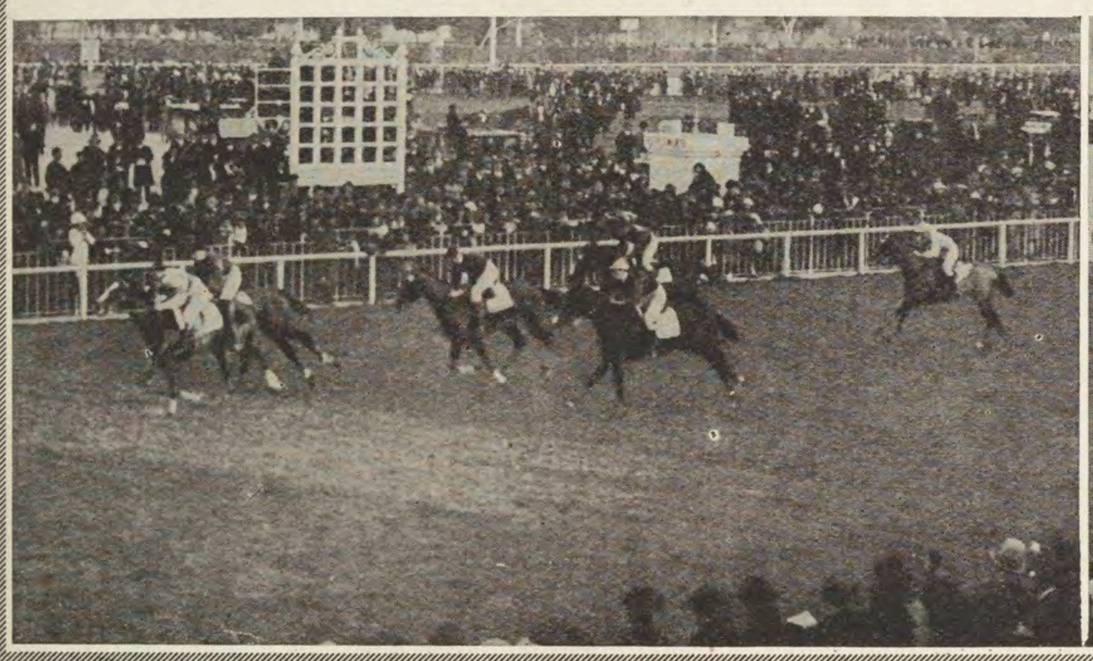
M. GRASI

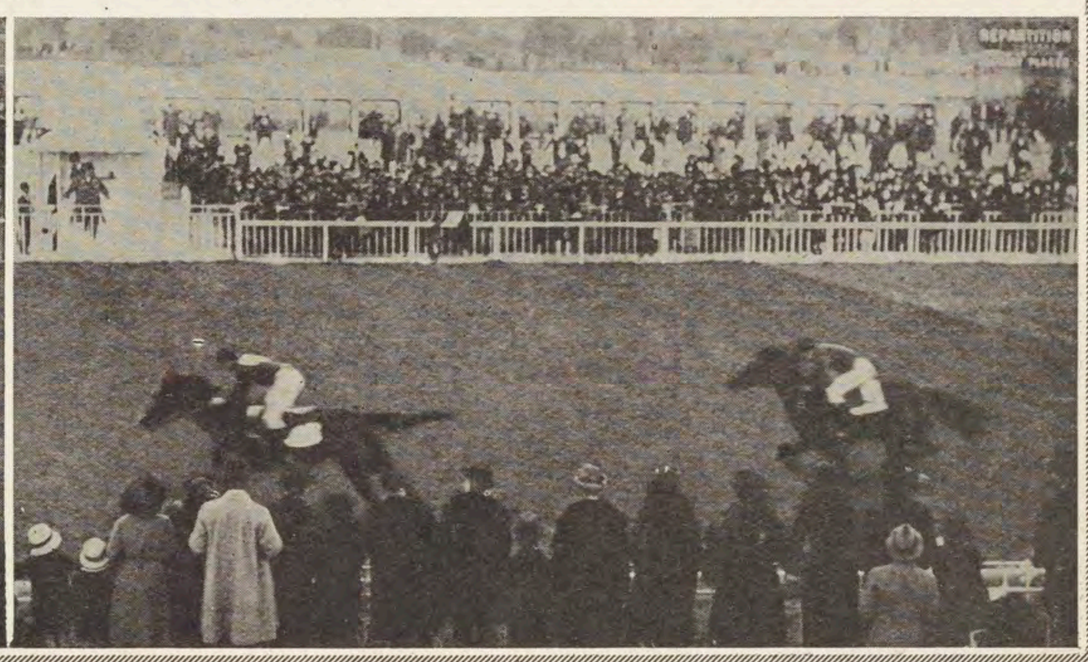
LES COURSES DE NICE



QUI Y PENSE IMAGINAIRE DRAGON DU ROI GRIBOUILLE

ARRIVÉE DU PRIX D'ESPOUS DE PAUL (haies, 3.500 m., 10.000 fr., 22 janvier). — L'allure était réglée au début par Imaginaire, devant Dragon du Roi, Manou Gaule et Qui y pense, Gribouille attendant à l'arrière garde avec Pochade. Au second tour Manou, Gaule et Imaginaire étaient devant Dragon du Roi et Gribouille. Dans la ligne droite, Dragon du Roi se détachait et gagnait par une demi-longueur devant Imaginaire, précédant d une tête Gribouille. Gaule était quatrième.





BACHLYK BEAUTÉ DE COUR

UN PASSAGE DU PRIX DE CANNES (steeple-chase 4000 m., 20.000 fr. 25 janvier). — Thistlo menait devant Beauté de Cour, Kings Cross et Bachlyk. Après le second passage des tribunes, Thistlo fléchissait et Beauté de Cour passait.

ARRIVÉE DU PRIX DE CANNES. — Au second passage, Beauté de Cour prenait la tête devant Bachlyk et Clan Ronald, ce dernier tombait au bul-finch. Avant la dernière haie Bachlyk prenait l'avantage et gagnait par une longueur et demie.

DEUX GRANDS JOCKEYS

Deux fameux jockeys anglais qui assistaient au meeting de Nice : à gauche Donoghue, à droite, F. Fox.

DRAGON DU ROI

(A gauche), Dragon du Roi, par Jacobi et Saint-Cyrienne, à M. Ranucci (W. Mitchell), vainqueur du Prix d'Espous de Paul.

BACHLYK

(A droite), Bachlyk, par Bachelor's Button et Schulamite, à M. Ed. Caspari (G. Mitchell), vainqueur du Prix de Cannes.

LE MEETING HIPPIQUE DE NICE

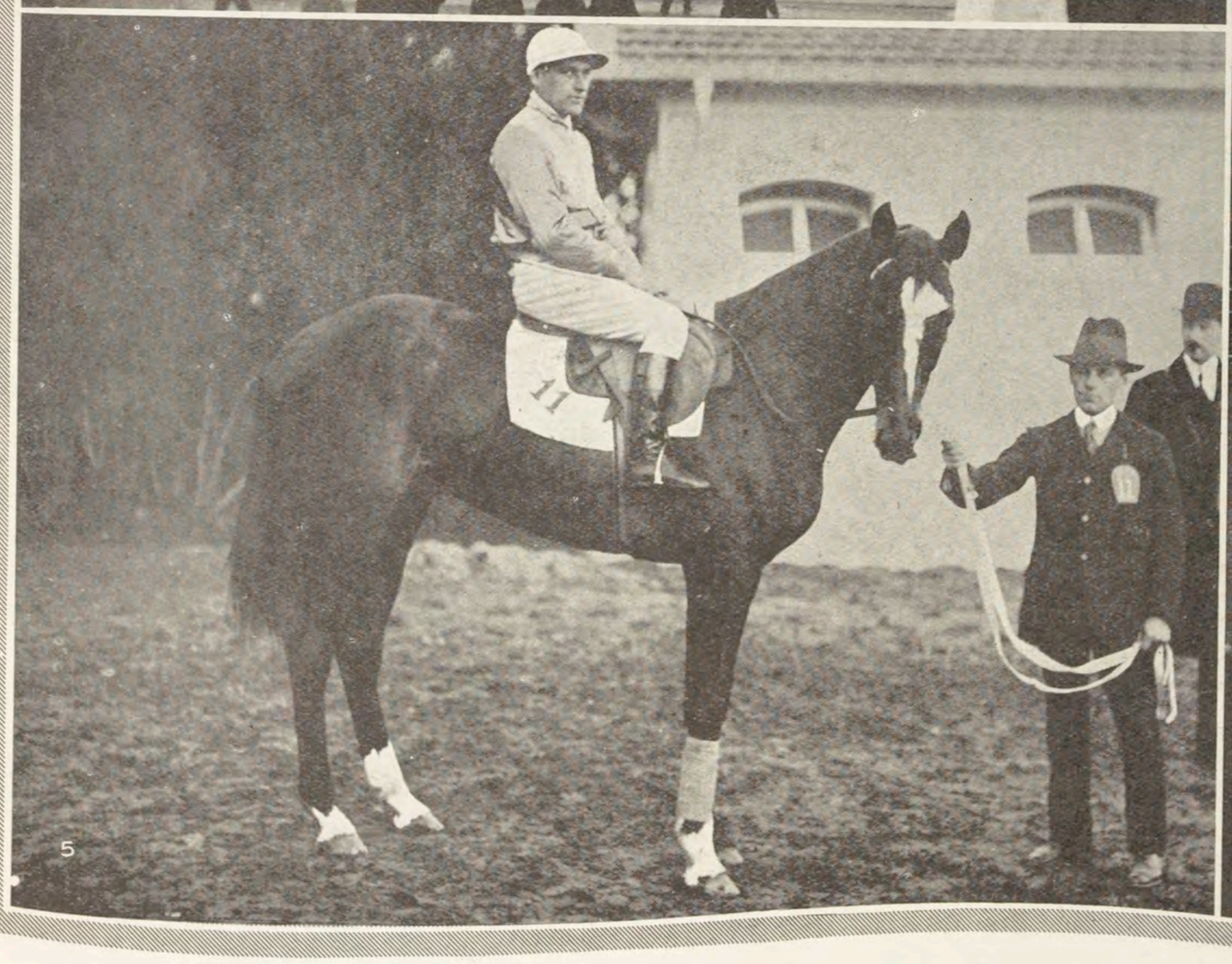
LE PRIX DE S. A. S. LE PRINCE DE MONACO
(Haies, 3.000 m., 10.000 fr.), 15 janvier.

Le train était rapide dès le début. Héliogabalus s'élançait en tête devant La Couleuvre, Princess Mafalda et Biskra. Bientôt, Princess Mafalda prenait le commandement et s'assurait une légère avance sur Biskra. Dans les tournants, Gamaches venait à coté de Biskra et, dans la ligne droite, Princess Mafalda était rejointe par La Dame Blanche qui la battait nettement d'une longueur. La Couleuvre était troisième devant Gamaches, Pochade et Héliogabalus. — 1. (à gauche) Passage au premier tour. — 1. (à droite) L'arrivée : La Dame Blanche devant Princess Mafalda. — 7. La Dame Blanche, par Prestige et Jalousy, à M. Camille Blanc (Ed. Haës), gagnante du Prix de S. A. S. le prince de Monaco.

1

2

3


5

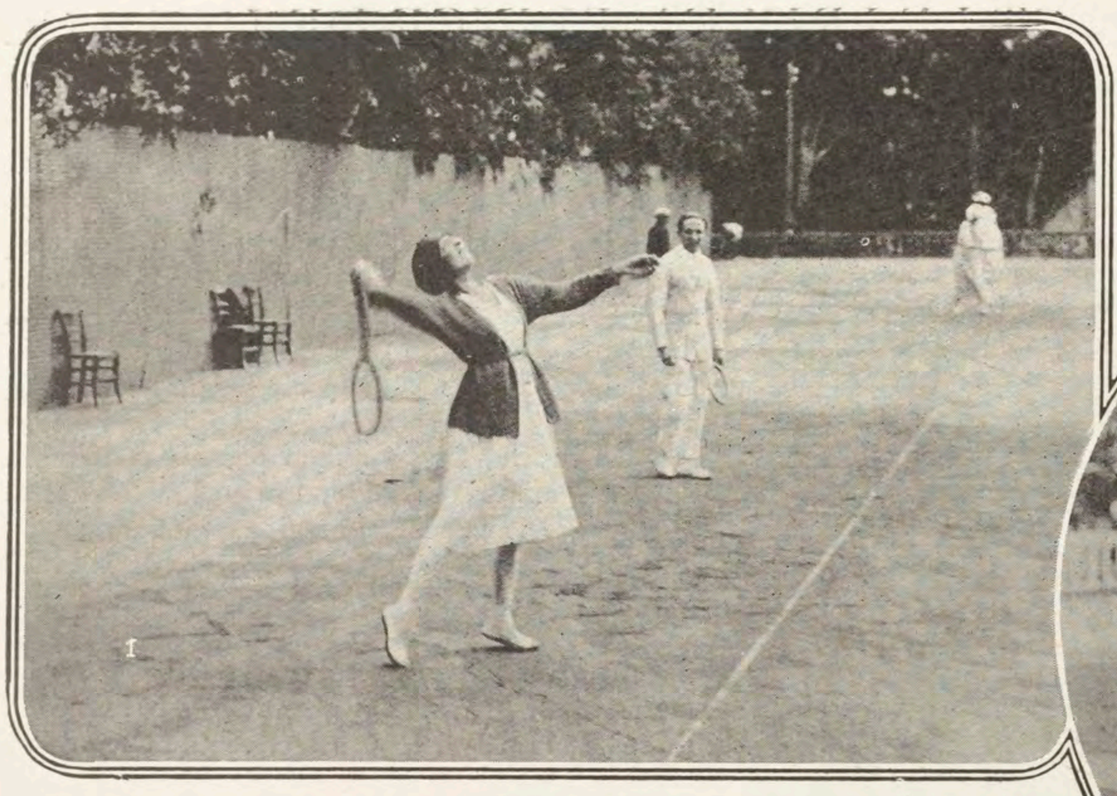
6

LE GRAND PRIX ET LE PRIX DU PRINCE DE MONACO

LE GRAND PRIX DE LA VILLE DE NICE
(Steeple, 4.400 m., 100.000 fr.), 19 janvier.

15 chevaux prenaient le départ. La Fête s'assurait la tête. Dans la piste transversale, elle était nettement détachée avee King's Cross et Beauté de Cour. Au second passage de la rivière, Coq Gaulois, Simpri et Patrocle se joignaient au groupe, puis Marmouset se rapprochait. Dans la ligne droite, Coq Gaulois passait et semblait devoir gagner, lorsque, après l'avant-dernier obstacle, Marmouset fournissait son effort. Sur le plat, il rejoignait Coq Gaulois et le battait d'une encolure. Beauté de Cour, 3e, précédait La Fête. — 2. Le défilé des chevaux. — 3. Le premier passage. — 4. Le second passage. — 5. Marmouset, par Masajax et Medlicot, à M. G. Wattinne (E. Hardy). — 6. L'arrivée du Grand Prix.

LE TENNIS ET LE POLO SUR LA RIVIERA

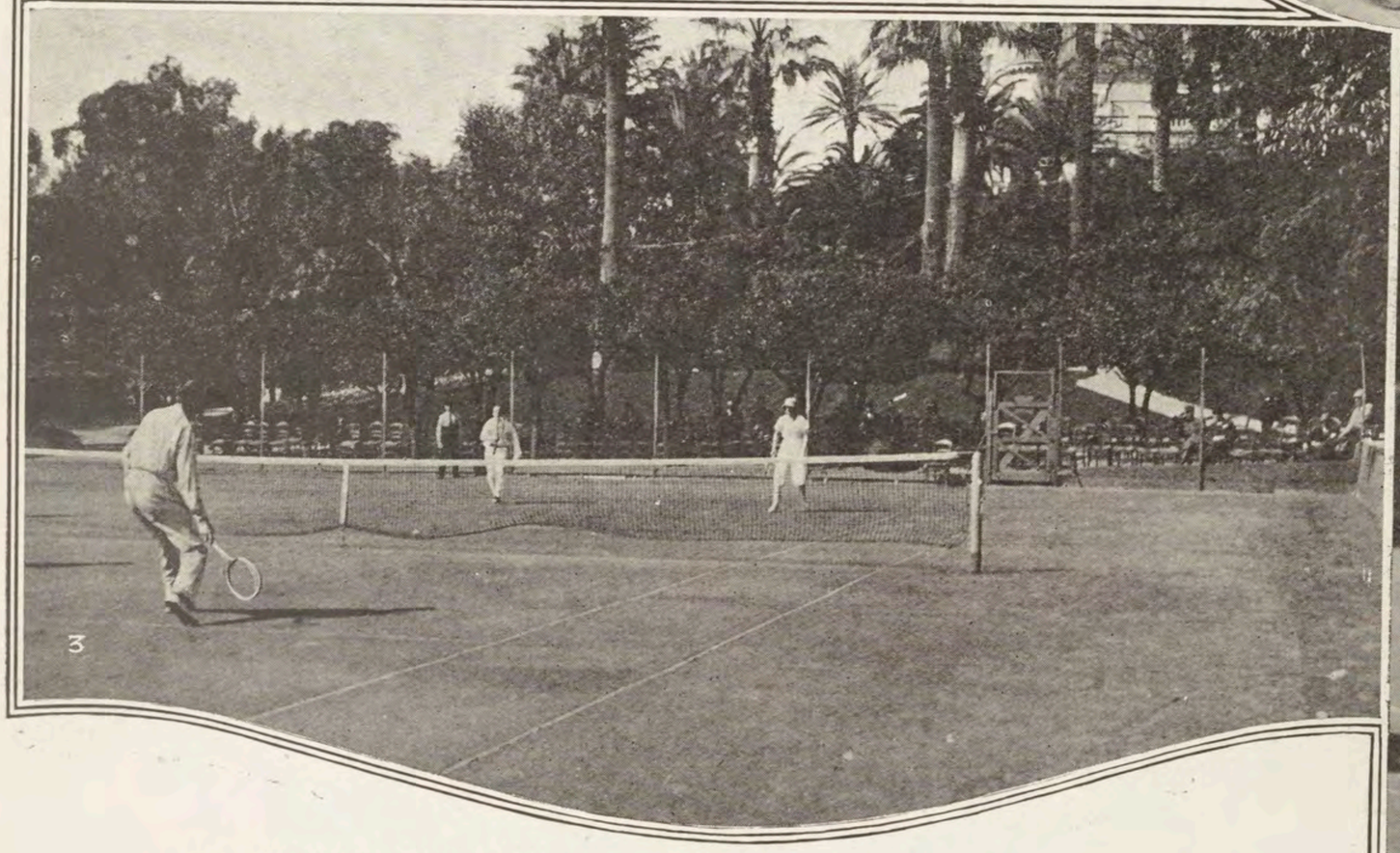


Mlle LENGLEN ET ALBARRAN

Le double mixte du Beau-Site revint à Mlle Lenglen-Albarran, sur Mrs O'Neill et Wallis-Myers.

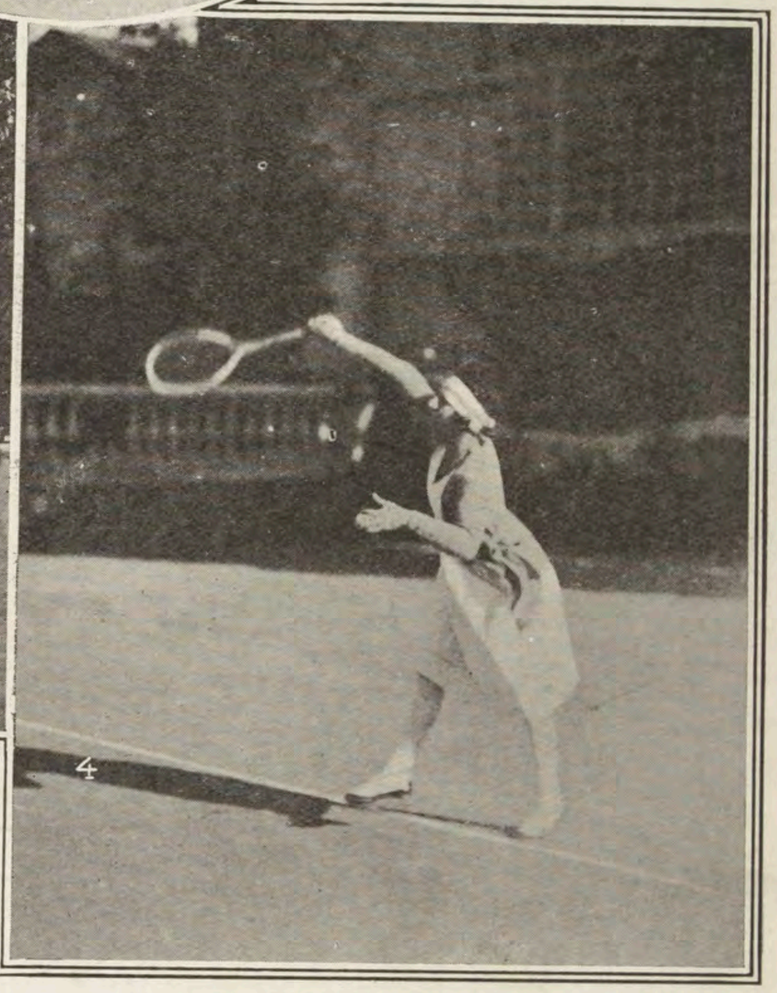
Mlle LENGLEN ET MISS RYAN

A Cannes, Mlle Lenglen a battu facilement Miss Ryan, par 6-0 et 6-1 dans le simple dames (19 janv.)



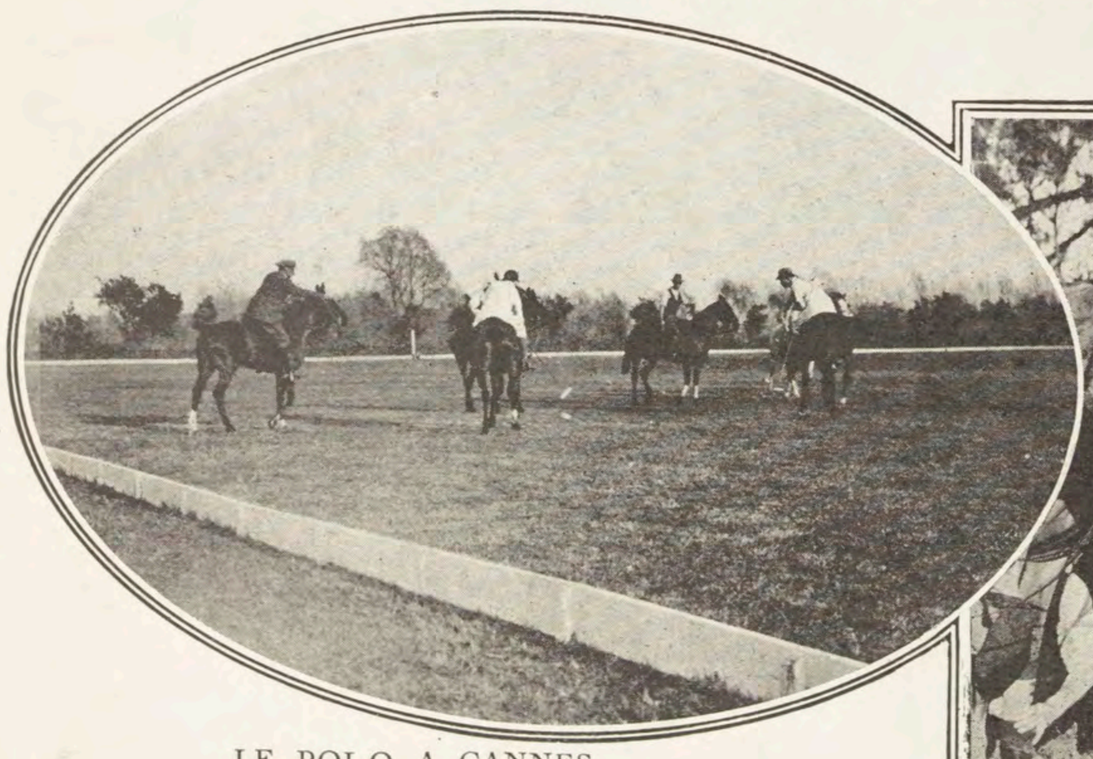
LA FINALE DU DOUBLE MIXTE DE BEAU-SITE

Le vétéran anglais Ritchie remporta le simple messieurs, au tournoi du Beau-Site à Cannes. Mlle Suzanne Lenglen gagna le simple dames et le double mixte avec Albarran. Gerbault et Albarran, triomphèrent dans le double messieurs.



UN SERVICE DE Mlle LENGLEN

Mlle Suzanne Lenglen, indisposée dut abandonner le double mixte du tournoi du Carlton.



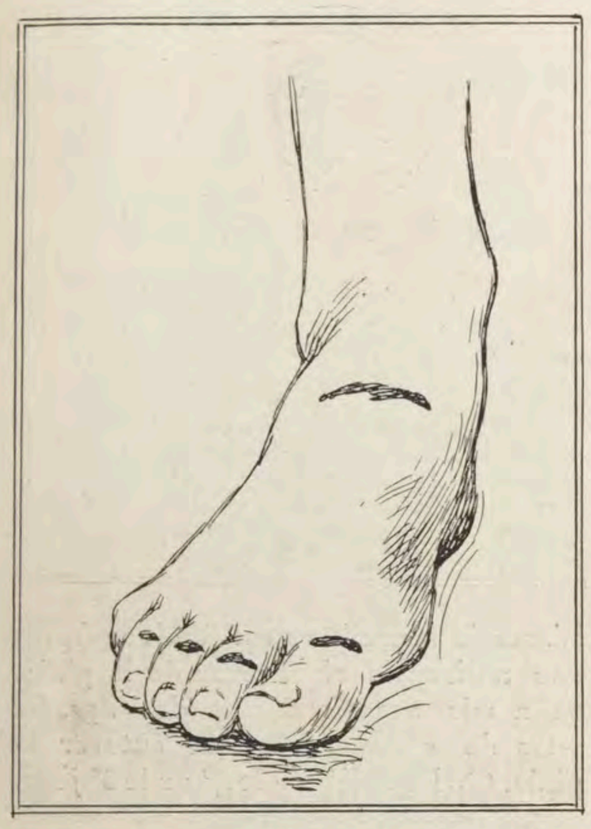
LE POLO A CANNES

Le Polo de Cannes, présidé par le duc de Guiches, a ouvert le 15 janvier. De nombreux joueurs français et anglais s'y rencontrent. A droite, Sir Pear Mostyn. A côté, le baron Meyronnet de Saint-Marc, arbitre.

LA CHIRURGIE SPORTIVE

Par le Dr Jacques Dedet.

LES PLAIES ET LEURS COMPLICATIONS. Tout sportif porte sur lui le souvenir d'un nombre incalculable de plaies grandes ou petites, et quelques cicatrices témoignent encore de leur réelle valeur. Combien peu d'entre eux ont prêté attention à ces bobos ; ils les ont traité par le mépris le plus absolu et toutes seules elles ont guéri. Certes, c'est là le cas, heureusement, le plus fréquent ; tout se passe comme si l'homme de sport réagissait moins à l'infection que ses semblables. Comment expliquer sans cela ces mille plaies souillées de terre ou de laine qui guérissent sans soin. Vous êtes vous demandé aussi par quel hasard jamais aucun cas de tétanos n'a compliqué une de ces plaies anfractueuses des extrémités si fréquentes sur les terrains de sport. Et cependant ces plaies ont souvent toutes les qualités requises pour que le bâtonnet du tétanos y vive, d'autant que les terrains où se jouent certains matches servent en dehors de la saison de football aux évolutions hippiques. Les sportifs sont évidemment cuirassés contre ce mauvais bacille, mais il leur faut néanmoins prendre quelques précautions pour éviter d'autres complications quelquefois graves et toujours ennuyeuses. Étudions le siège le plus habituel des plaies et les complications possibles suivant l'endroit où elles se produisent. Nous donnerons, en fin d'article, le traitement sommaire à appliquer à toute plaie quelle qu'elle soit.



Plaies des orteils et du cou de pied produites par le frottement des chaussures. Le cuir des chaussures de football manque souvent de souplesse ; et les joueurs négligent de mettre bas et chaussures en veillant à éviter les frottements inutiles.

PLAIES DES MEMBRES. Au pied, les plaies sont fréquentes. Elles sont dues le plus souvent à ce que les joueurs n'ont pas de chaussures ayant la conformation exacte de leur pied. A la jambe elles ont pour origine les coups de pied reçus. Du bout des orteils au haut de la jambe, ces plaies ont ce caractère commun de siéger à un endroit où porte le bas ; des débris de laine viennent toujours se mettre dans la plaie. Les bas de couleur, bas rouges et verts en particulier, enveniment souvent l'état de la plaie si l'on ne prend soin de la laver et d'ôter d'elle toutes les bribes de lainage qui y adhèrent.

Les genoux des joueurs sont après un match le rendez-vous de multiples écorchures ; les plaies forment là une constellation plus ou moins rouge. Le remède « prophylactique » serait de porter des genouillères, mais c'est un supplice que cette gaine caoutchoutée qui vous écrase le genou. La boue du terrain, de petits graviers traînent dans ces plaies de la région du genou, il faut enlever tout cela à grande eau. Un bon conseil, vaselinez vos genoux, graissez-les avant de jouer ; le nombre de plaies de cette région deviendra minime.

Si dans le jour qui suit le match vous sentez que la douleur au lieu de se calmer, s'accuse, si vous voyez que les alentours de la plaie deviennent rouges, prenez garde : lavez la plaie et mettez un pansement. Vous avez à craindre, par le frottement, l'infection de la plaie, sa suppuration, et si la malchance s'en met la lymphangite, c'est-à-dire l'extension de l'infection caractérisée par l'extension de la rougeur et de la douleur. Un stade de plus et les ganglions de l'aine sont pris, vous avez une adénite. Avec des soins appropriés, une plaie ne doit jamais provoquer une adénite, à moins que vous n'ayez cueilli à terre un microbe plus sportif que vous qui vous batte sur votre propre terrain. Dans des cas exceptionnels, je ne connais au football qu'un cas de cette sorte, les plaies du genou qui sont d'ordinaire de simples écorchures ou des coupures peu profondes de la région, peuvent être, selon le terme chirurgical, *pénétrantes* : c'est dire qu'elles intéressent l'articulation : l'articulation est ouverte. Le premier soin à prendre est de vérifier la non-pénétration d'une plaie du genou, une plaie pénétrante est grave et demande des soins chirurgicaux immédiats et éclairés. Pour la produire il faut une série de circonstances spéciales, coup de pied très violent en un point faible du genou, qui sont très exceptionnellement réunies ; la plaie pénétrante du genou est une rareté au football, elle est plus fréquente chez les coureurs cyclistes quand, dans leur chute, leurs genoux portent sur un corps dur et à arêtes tranchantes, pédale ou trottoir, par exemple.

Au membre supérieur, ce sont les plaies des doigts que l'on voit le plus fréquemment. Quand elles siègent à l'extrémité même des doigts, il faut craindre un mal blanc, un panaris ; ne négligez pas les plaies même petites que vous avez autour des ongles. A la main, les plaies de la paume sont rares, celles du dos de la main fréquentes. Ces dernières sont moins susceptibles de se compliquer d'abcès aussi dangereux que le sont ceux de la paume de la main. La lymphangite et l'adénite sont des complications moins à craindre qu'au membre inférieur. Deux raisons à cela : 1° il est facile de se laver très souvent les plaies des mains dans la journée ; 2° le frottement des vêtements, nul à la main est moins violent au bras qu'à la jambe où il est cause d'irritation notable quand le sujet est dans l'obligation de marcher beaucoup.

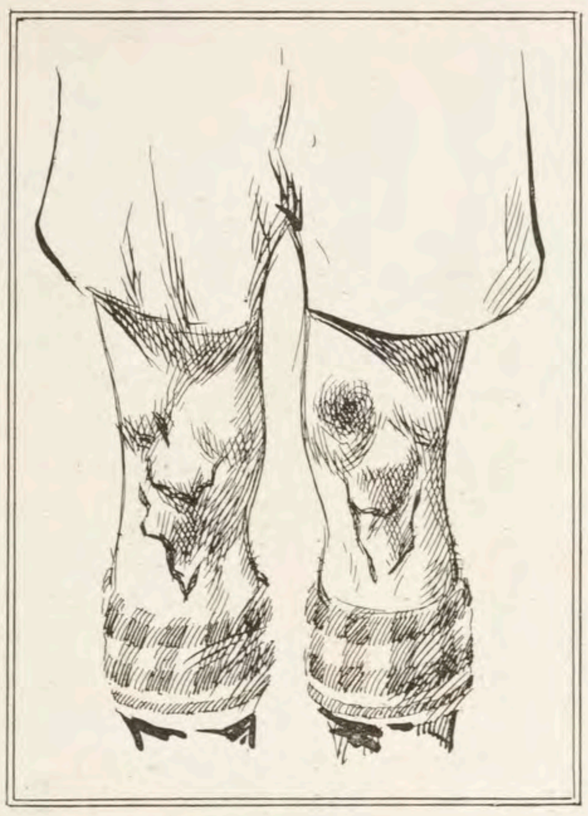
L'extrémité des doigts et le dos de la main sont le siège favori des plaies au membre supérieur. Avec quelques soins ces plaies guérissent avec facilité. Mais il ne faut jamais les négliger, dans la crainte qu'elles s'enveniment.

PLAIES DE LA FACE ET DU CUIR CHEVELU. Les ongles de l'adversaire laissent souvent sur la face ou le cou du joueur des traînées sanguinolentes sans gravité. Un choc violent contre le coude, la tête ou le genou de l'ennemi produit une plaie plus profonde.

A la face cette plaie peut siéger aux lèvres. Une de celles-ci, la supérieure ou l'inférieure, prise entre deux surfaces dures, la tête de l'adversaire et vos dents, se fend. Divers degrés sont observés : ou la face interne de la lèvre seule est atteinte de plaie, il faut la laver directement et faire des lavages de bouche fréquents ; ou la lèvre a cédé dans sa totalité, éventualité plus rare ; dans ce cas un point de suture est nécessaire.

La plaie des pommettes et celle du dos du nez sont fréquentes, mais le plus souvent superficielles Plus profonde en général est la plaie de l'arcade sourcillière ; c'est l'accident courant. Si la plaie est franche il faut laver, raser, mettre quelques crins de suture ou assurer la fermeture par des agrafes de Michel. De toutes façons en cas de plaie nette il faut après une antisepsie rigoureuse de la plaie, la suturer ; la guérison vient plus rapidement, et la cicatrice est moins laide.

Le cuir chevelu est lui aussi un lieu d'élection des plaies. La caractéristique de cette lésion est qu'elle est impressionnante parce qu'elle saigne abondamment. Cette hémorragie sans grand danger est difficile à arrêter, on s'en rend maître par la compression exercée localement, fortement et longtemps, ou par une compression large, réalisée par un lien de caoutchouc mis comme le montre le schème. Il faut laver avec soin la plaie, enlever la terre et la boue qui y adhèrent avec le sang et les cheveux ; laver à grande eau, puis raser largement autour de la plaie. Si la plaie est petite il n'est pas besoin de la suturer, rien ne se cicatrise aussi rapidement qu'une plaie du cuir che-



Genoux de joueur de Rugby après un match. Il est absolument nécessaire de prendre soin de toutes ces écorchures et plaies et de les laver tout de suite si l'on veut qu'elles guérissent rapidement.

velu ; mais dès qu'elle atteint deux à trois centimètres il faut avec toutes les précautions d'asepsie voulue, suturer. Dans certains cas le choc reçu est tel, surtout quand le coup a porté dans la région occipitale que le joueur a tendance à perdre connaissance par suite de l'ébranlement cérébral. Je n'ai jamais vu qu'il y ait, au-dessous de la plaie profonde du cuir chevelu, de plaie du périoste ou de l'os, mais il faut vérifier avec soin ce point qui change du tout au tout le pronostic de la lésion.

Les autres localisations des plaies sont plus rares, soit qu'elles portent sur le thorax en un point quelconque, ou au niveau de la hanche à l'endroit où saille l'os iliaque. Elles ne présentent aucun intérêt particulier et doivent être traitées comme toutes les plaies suivant les données que voici.

Plaie de la face intérieure de la lèvre inférieure due à un choc contre une surface résistante. Les lavages de bouche fréquents sont le traitement facile et efficace de cette lésion fort gênante.

Traitement des plaies en général.

Le premier soin à prendre, celui qui assure à une plaie sa guérison rapide, c'est le lavage de la plaie. Il faut que le joueur ait la volonté et le pouvoir de procéder à ce lavage. Après une partie, on est souvent fatigué, un peu dégouté de tout si l'on a perdu, ou si l'on a conscience de ne pas avoir très bien joué ; on se laisse aller souvent à la paresse si l'on n'a pas sous la main tout ce qu'il faut pour faire une toilette soignée de ses multiples écorchures. L'installation de nos clubs français est à ce point de vue lamentable ; l'absence d'installation hydrothérapique est là comme ailleurs une des caractéristiques du peu d'amour de notre race pour l'eau. Quand aurons-nous des vestiaires convenables ?

Laver ses plaies est plus difficile que l'on ne croit ; il ne suffit pas de faire couler un peu d'eau à leur surface. Il faut s'attarder sur elle bien que la douleur naisse de ce contact, et s'efforcer de les débarrasser de la terre qu'elles contiennent, de tous les débris de lainage qui les souillent.

Le tétanos, nous l'avons dit, ne se voit pas. J'ai vu deux cas d'érysipèle localisé autour de plaies qui avaient été par trop négligées La complication la plus fréquente est l'infection banale de la plaie. La douleur au lieu de diminuer augmente ; la rougeur s'accuse aux bords de la plaie et s'étend sur la peau avoisinante ; la plaie suinte légèrement et tache votre linge, vous sentez à son niveau des battements douloureux : attention. Arrêtez l'infection : lavez la plaie avec de l'eau bouillie, savonnez, enlevez tout ce qui souille la plaie ; ne craignez pas de laver avec du sublimé au millième ou du permanganate au même taux ; touchez à la teinture d'iode et mettez un pansement *stérile* pour éviter le frottement. Prenez un pansement *aseptique, stérile* et non un débris de coton ou de compresse qui a traîné partout et est plein de microbes. Si vous n'avez pas de pansement stérile, faites bouillir coton et compresses pendant vingt minutes dans l'eau, vous les rendez pratiquement stériles. Voilà évidemment bien du mal pour peu de chose ; si vous ne le faites pas vous êtes susceptibles d'avoir une lymphangite, avec rougeur, douleur accrue, fièvre. Vous voilà dans les bras du chirurgien, et au cas d'une adénite qui ne rétrocéderait pas à de larges pansements humides, il vous proposera d'évacuer le pus avec son bistouri ; douce perspective ! Votre négligence vous crée des douleurs inutiles et une longue immobilisation.

L'arcade sourcilière est fendue. Après une antisepsie rigoureuse de la plaie, on a mis aseptiquement des agrafes dites de « Michel » pour suturer la plaie. On les enlèvera le 4e ou le 5e jour.

L'antiseptique le plus commode me semble être la teinture d'iode dédoublée. Le sublimé est dangereux parce qu'il est incolore et ne peut pas être employé là où une distraction est toujours possible, et le permanganate ennuyeux à manier parce qu'il est trop puissamment coloré. Les pansements stérilisés se trouvent maintenant partout, il faut qu'il y en ait dans tous les vestiaires du Club. Si nous ajoutons quelques bandes de toile et de crêpe, du leucoplaste, une bande de caoutchouc large de huit centimètres, une paire de ciseaux, un rasoir qui coupe, deux ou trois pinces, voilà tout l'arsenal nécessaire pour donner les premiers soins aux porteurs de plaies. L'essentiel, répétons-le, c'est l'installation qui permettrait à tous de laver consciencieusement et confortablement, après le match, leurs multiples écorchures. On aurait toute chance d'éviter les complications.

Dr Jacques Dedet.

LE CHEVAL-VAPEUR DE RENFORT

Toutes les machines, dont nous avons brièvement examiné le mécanisme dans notre précédent numéro, procèdent d'un certain nombre de caractéristiques communes que nous allons résumer à l'intention des chercheurs désireux de préparer de nouveaux appareils pour le concours auquel nous convierons prochainement tous les constructeurs de groupes moteurs auxiliaires pour bicyclettes.

Nous savons que la question n'est pas encore complètement au point. L'idéal serait d'avoir un appareil de 5 kilos, d'un 1/2 cheval, revenant à 500 francs maximum. Mais ce n'est pas en un jour qu'on peut y arriver, nous ne nous le dissimulons pas. C'est en encourageant les inventeurs, en faisant connaître leurs dispositifs à la foule que le progrès naîtra. A nous d'assumer cette tâche utilitaire.

Définitions La classe d'appareils à laquelle nous nous adressons en ce moment se limite exclusivement à ceux qui permettent au cycliste de continuer à se servir de sa machine comme antérieurement, en pédalant s'il le désire. Il ne s'agit pas de supprimer l'effort, mais de lui prêter secours en cas de besoin.

Poids Il n'est pas difficile de concevoir qu'une telle définition entraîne une restriction : celle qui est relative au *poids*.

Les appareils que nous connaissons pèsent de 18 à 25 kilogrammes. Il est certain que les efforts des constructeurs doivent tendre à abaisser notablement un tel poids; mais ils se trouvent, ici, limités dans leur recherche de la légèreté par la nécessité d'établir, d'autre part, un mécanisme robuste et de fonctionnement sûr.

De progrès en progrès, il faut arriver à ce que le cheval de renfort ne pèse plus que 15, 12, voire 10 kilos. Que l'on ne croie pas à une exagération : la construction mécanique a vaincu d'autres difficultés.

Moteur Le moteur moyen adopté semble être celui de 55 d'alésage. Techniquement, le moteur qui semble être, dans le cas présent, le plus avantageux, est le moteur *carré*, c'est-à-dire celui dont la course est égale à l'alésage ; c'est ce type de moteur qui, en effet, est le plus léger pour une puissance donnée.

En ce qui concerne la puissance, il semble, d'après les essais faits jusqu'à présent, que c'est entre 1 HP et 1,25 HP qu'elle doit se tenir. Il n'est pas utile, il serait même dangereux d'aller au delà de cette puissance,

Amovibilité Nous sommes obligés, dans notre concours, d'attribuer un coefficient de mérite relatif à la facilité plus ou moins grande avec laquelle le système peu s'adapter à une bicyclette existante ou s'enlever lorsqu'il a été mis en place. Il est certain que les dispositifs qui peuvent, en un tournemain, s'ajuster sur un vélo doivent, sous ce rapport, être préférés à ceux qui obligent à introduire des modifications sur la bicyclette ou à enlever un de ses organes pour le remplacer par un autre.

Maniabilité Le cheval-vapeur de renfort est appelé à rendre service surtout aux faibles : dames, enfants, vieillards, toutes personnes peu familiarisées avec les mécanismes. Nous devons donc demander aux appareils présentés que l'usage n'en soit guère plus compliqué que celui d'une montre et que l'entretien s'en réduise, autant dire, à néant. Ceci marque une tendance très nette vers le bloc-moteur enfermé dans un carter étanche où nous n'aurons à peu près jamais à porter nos regards. Il faut que, par un dispositif spécial et simple, le moteur puisse entrer en action, ou cesser celle-ci, à quelque moment que le cycliste le désire.

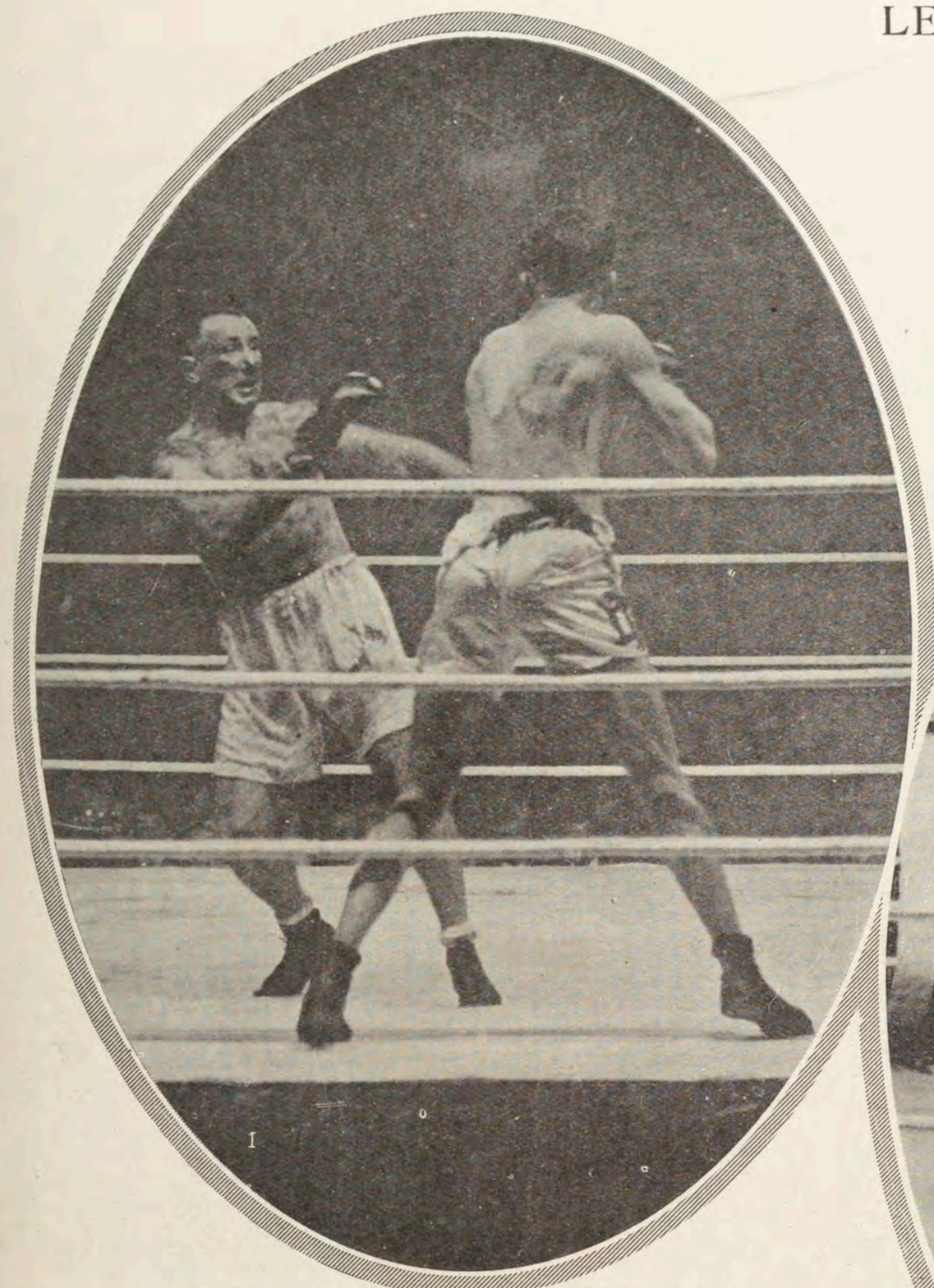
Prix L'appareil doit être à la portée de toutes les bourses, même modestes. Il ne faut pas nous dissimuler que nous nous trouvons, en raison des circonstances, devant une grosse difficulté.

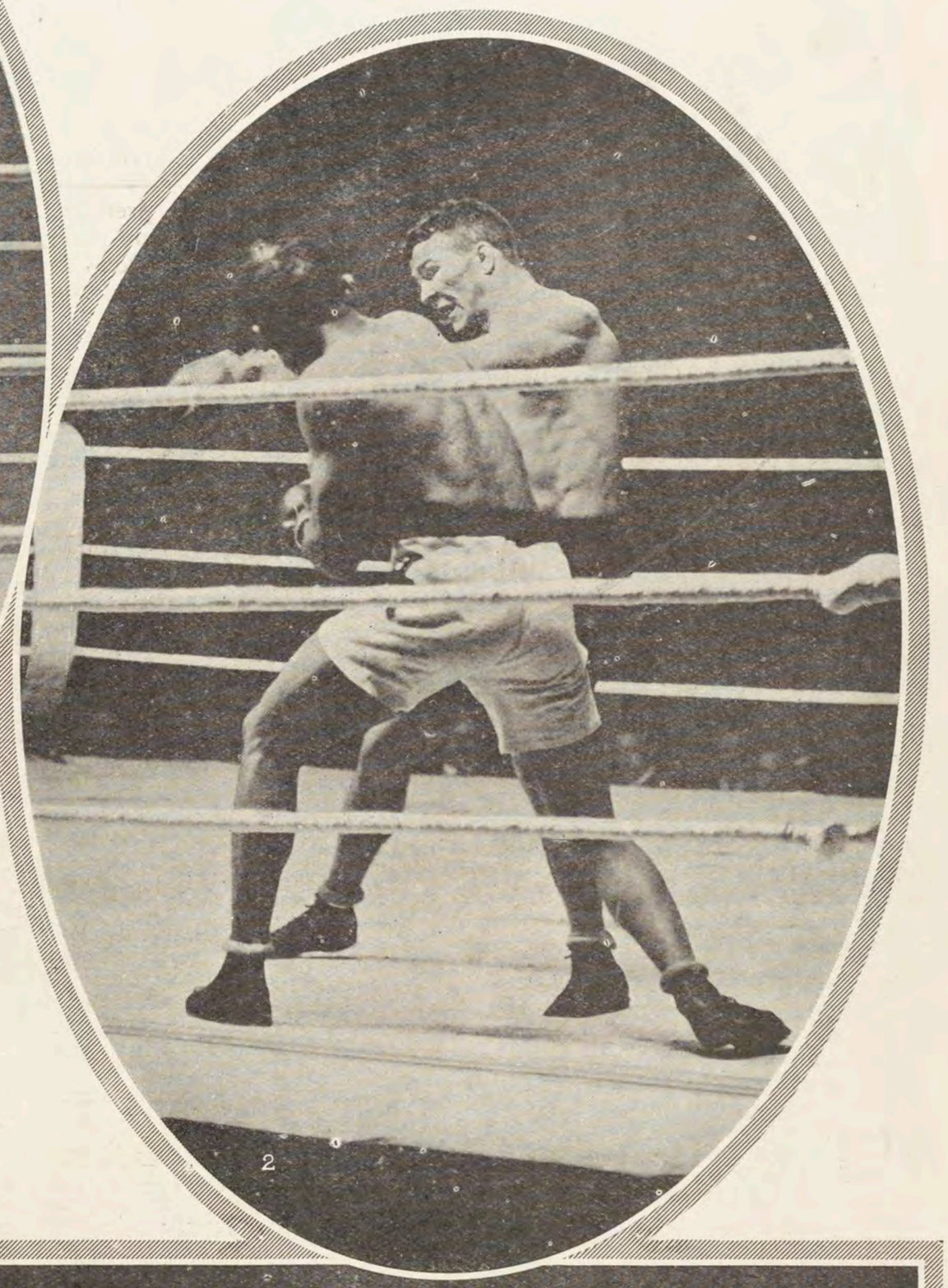
Résumons-nous. Les principaux points sur lesquels doit être basé le règlement de notre concours sont les suivants : 1° Limitation du poids de l'appareil complet à 15 kilogrammes; 2° Limitation de la puissance du moteur entre 1 cheval et 1 cheval et demi ; 3° Coefficient de mérite attribué à la facilité d'installation ; 4° Coefficient de mérite relatif à la facilité de conduite ; 5° Limitation du prix de vente et coefficient relatif au prix marchand ; 6° Épreuve de côte et 7° d'endurance.

La Vie au Grand Air.

LES BOXEURS FRANÇAIS A LONDRES

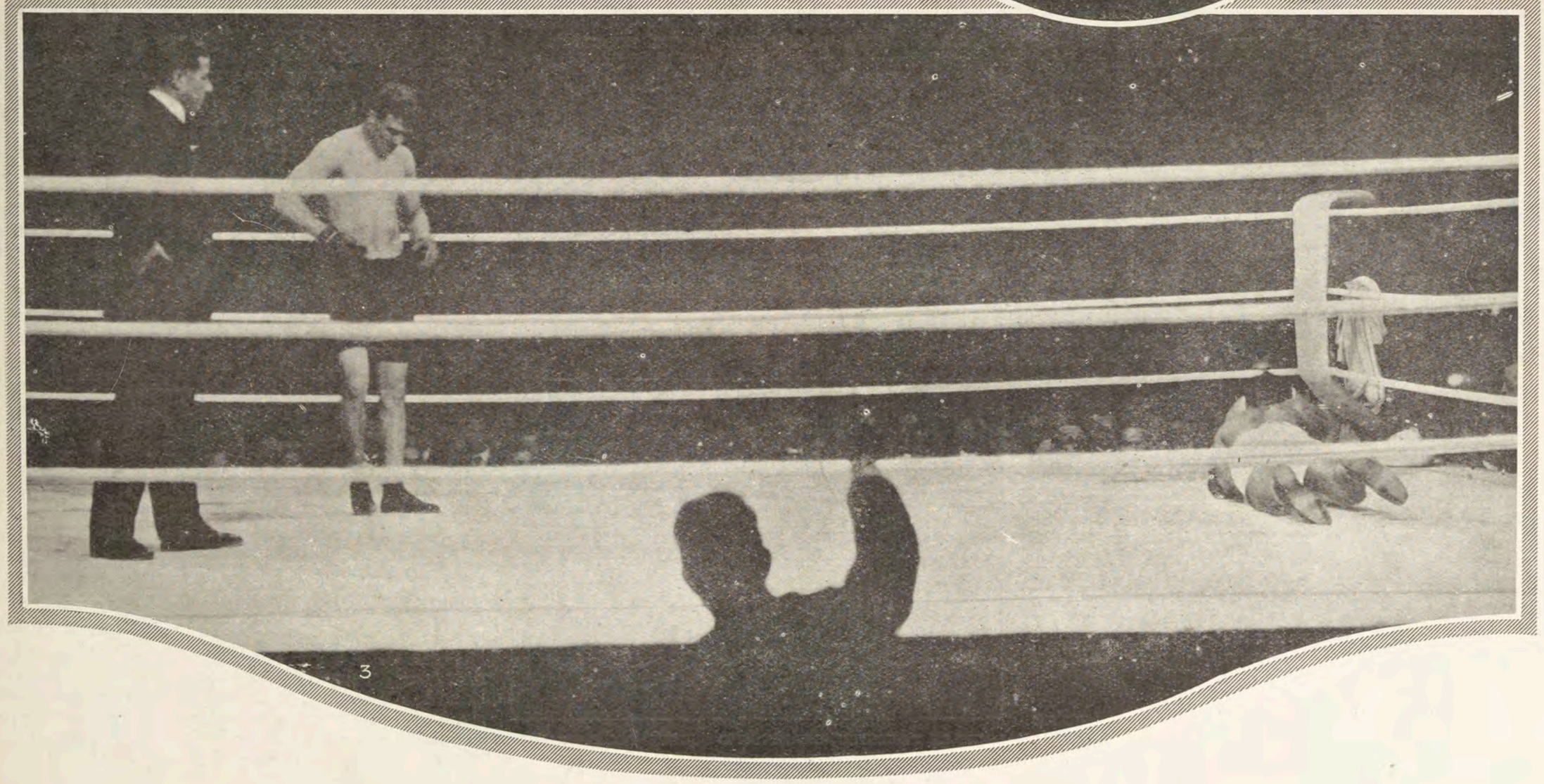
Les boxeurs français, grâce aux succès de Georges Carpentier, sont devenus très populaires en Angleterre où, même les hommes de second ordre, trouvent des engagements intéressants... et remportent même des victoires. Ce n'est pas toujours le sort des boxeurs de premier plan, tels le poids coq Criqui et le poids mi-moyen Francis Charles.


1


2

VICTOIRES DE TED LEWIS ET GRIFFITHS

Le 26 décembre, au Royal Albert Hall, Ted Lewis battit Matt Wells (1 et 2), qui dut abandonner au 12e round après être allé plusieurs fois au sol. — 3. L'Américain Griffiths knock-outa en 3 rounds le Français Francis Charles (3). Criqui fut battu au 14e round par Pal Moore en affirmant avoir été touché trop bas, ce qui ne fut pas admis par l'arbitre et provoqua quelque tumulte.


3

REVUE DES SPORTS

INFORMATIONS ET RÉSULTATS DU MOIS DE JANVIER 1920

Nous prions nos lecteurs, photographes amateurs, de nous envoyer les photographies des gagnantes et gagnants des principaux prix locaux ou régionaux de tennis, golf, équitation, régates, polo, etc. La VIE AU GRAND AIR entend, en effet, encourager et souligner tous les efforts sportifs. Joindre une légende détaillée. Nous désirons également porter nos efforts sur le sport en Belgique et en pays reconquis. Dernier délai de réception à Paris : le 30, pour le numéro du 20 du mois suivant.

AU FIL DU MOIS

31 *Janvier* 1920.

J'ESPÈRE avoir montré au lecteur ce qui se produirait le jour où, les hostilités reprenant, l'attaque ennemie se ferait par l'air. N'en doutez pas, ce serait le moyen le plus efficace, le plus économique (en matériel et en personnel), le plus effroyable.

Imaginez ce que serait votre réveil si une armée puissante, formidable, arrivait soudain la nuit dans l'espace. Imaginez cette troupe de 3 ou 4.000 avions — commerciaux aujourd'hui, guerriers demain — transportant 3 ou 4 tonnes d'explosifs, d'explosifs encore plus redoutables, encore plus raffinés que ceux des Gothas. Imaginez l'agression faite en plein jour. Que resterait-il de la cible choisie, des voies ferrées, comment s'effectuerait la mobilisation ?

Et nos avions seraient-ils capables de riposter ? Je ne le pense pas : qu'est devenue notre aviation ? Allez voir au Bourget par exemple et dans tous les centres militaires ce que la Direction de l'Aéronautique a fait de nos avions neufs, du matériel remis par l'Allemagne. Il n'en reste que des débris informes. Ces malheureux appareils, il semble que le bolchevisme le plus affreux les a atteint. Ne leur parlez pas des massacres d'Arménie, ils ont vu pire !

Je ne voudrais pas être pris pour un rabâcheur, mais rappeler sans cesse l'importance de l'aviation est le premier devoir de tout prévoyant de l'avenir. Il ne faut pas attendre le dernier moment pour prendre des dispositions hâtives, permettant aux coupables de profiter du désordre afin d'échapper au châtiment.

N'oublions pas le passé... Et apprenons à songer à l'avenir ! Fort heureusement, soudain. lorsque les plus optimistes commençaient à désespérer, l'horizon s'est éclairci. L'aviation a été, si j'ose dire, civilisée: *on l'a retirée aux militaires. Hurrah ! M.P.E. Flandin, choisi par M. Millerand, comme Sous-Secrétaire d'État de l'Aéronautique et des Transports aériens, est un fervent, un croyant et un compétent. Avec lui notre armée des ailes est en bonnes mains. Attendons, espérons !*

Je sais l'objection : « Ce n'est pas sportif ! Parler de l'aviation, engin de guerre, dans une revue de sports, est tout à fait déplacé, » Peut-être, mais l'automobile est un sport et un sport qui a rendu quelques services pendant la campagne, vous en conviendrez. Si le public ne l'avait pas compris, si par son indifférence, il avait lassé le zèle des constructeurs, qu'aurions-nous fait de 1914 *à* 1918 *? Il en est de même pour l'aviation. Et c'est bien pourquoi l'ennemi consacre tous ses encouragements, tous ses efforts à cette fortune de la paix, à cette arme prodigieuse de la guerre.*

Et — pour employer le style cher aux rédacteurs de communiqués annonçant les matches — la lutte continue, poignante, émouvante, angoissante ! C'est affolant ! Qui organisera le match Carpentier-Dempsey ? C'est la question que tout le monde se pose. Ce point d'interrogation commence à endommager pas mal de cervelles. Cette jonglerie de millions fait rêver. Mais à notre tour d'observer : ce n'est pas sportif ! Que nous importe le prix accordé aux concurrents. On arrive à des chiffres tellement ridicules qu'ils font sourire.

Le seul point intéressant — en dehors de ceux des matcheurs — est de savoir si le combat se déroulera, quand et où. Lorsque vous allez au théâtre, ce qui vous plaît c'est le jeu des artistes et non le cachet qu'ils gagnent.

En ce qui nous concerne, nous croyons que Jack Dempsey n'est nullement anxieux de rencontrer Carpentier. Le Français ne lui dit rien qui vaille. S'il en est ainsi, qu'il réclame tout de suite 10 *millions de dollars et l'affaire sera classée.*

Allons ! allons ! tout va bien ! La vie n'est qu'un éternel recommencement ! Nous avons revu dans un ring le nègre Dixie Kid qui fut, quand nous étions jeunes — et c'est déjà loin ! — une merveille du pugilisme. Il a fait sa rentrée à Paris. Ce Mathusalem du poing pourra bientôt fêter ses noces de diamant. Mais qui disait donc: « Place aux jeunes ! »

Jacques Keyser proteste. Le temps de Guillemot dans le Prix Lemonnier a été annoncé comme étant de 39 *m.* 29 *s. Il battait de loin le record établi, en* 1913, *par Keyser, triomphant de Bouin à l'emballage :* 41 *m.* 44 *s. Donc Guillemot aurait fait mieux que les deux extraordinaires champions et se serait même offert le luxe de leur prendre* 2 *m.* 15 *sur un parcours épouvantable, au sol glissant. La moyenne aurait atteint* 19 *kil.* 300 *à l'heure, alors que le record de Bouin sur la plus belle piste du monde fut de* 19 *kil.* 21 *dans l'heure.*

La protestation de Keyser semble fondée, parfaitement fondée : Guillemot est un très remarquable coureur, le fait est certain, mais les Jacques Keyser et Jean Bouin de 1913, *Souvenez-vous-en, souvenez-vous-en !*

En tout cas quelle curieuse idée, lors d'une épreuve classique aussi importante que le Lemonnier, d'oublier simplement un chronométreur officiel ! Vraiment l'éducation des pontifes est complètement à faire.

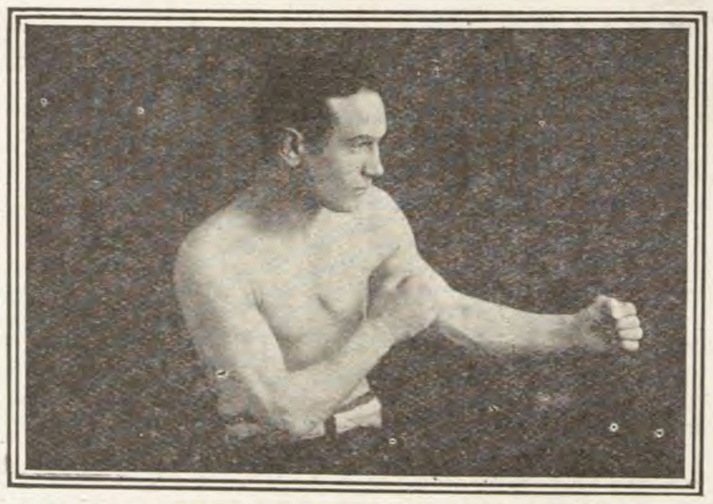
Les petits coureurs cyclistes n'étaient pas contents. Ils trouvaient qu'on ne les payait pas assez au Vélodrome d'Hiver et, sur menace de grève, obtinrent une augmentation des allocations. Ils sont intéressants ces jeunes qui, le plus souvent, passent vainement leur vie à essayer de percer et de devenir des champions. Ils prouvent, par leur assiduité à rester dans l'ombre, qu'on naît grand coureur et qu'on ne le devient pas ! Ils devraient donc être encouragés, car ils empêchent bien des jeunes gens, émus par le succès des vedettes, de se consacrer à une carrière où l'on ne peut éprouver que des désillusions.

Les petits coureurs, peut-on dire, sont les épées de Damoclès du sport. Leur rôle, pour être salutaire, est de rester éternellement petits coureurs.

Dans quelques jours, le 1er *mars, la presse comptera un quotidien de plus. Notre énergique confrère,* l'Écho des Sports, *que dirige Victor Breyer, va, chaque jour, continuer à soutenir pour la bonne cause la lutte entreprise depuis longtemps hebdomadairement d'abord, puis deux ou trois fois par semaine. Bonne chance au journal rose qui va rivaliser avec le journal doyen,* l'Auto, *pour le plus grand bien du sport.* — JACQUES MORTANE.

CALENDRIER

- 29 février. — Football-Association, Genève. France-Suisse.
- 29 février. — Football-Association-Féminin, Paris. Académia-Fémina.
- 1er au 15 mars. — Automobile, Foirè de Lyon.
- 3 mars, Boxe, Paris. — Charles Lcdoux contre Johnny Coulon.
- 7 mars. — Cross-Country. Nice. Championnat de France.
- 7 mars. — Football-Association Féminin, Paris. En Avant-Académia.
- 11 mars. — Football-Rubgy, Paris. Armée Française-Armée Britannique.
- 14 mars. — Football-Association, Paris. France-Belgique.
- 27 mars. — Aviron, Oxorfd. Cambridge.



LOUIS DE PONTHIEU, CHAMPION D'EUROPE POIDS PLUMES, ATTEINT, APRÈS SON COMBAT CONTRE TANCY LEE, D'UN PHLEGMON AU BRAS GAUCHE A ÉTÉ AMPUTÉ LE 28 JANVIER.

FOOT-BALL RUGBY

(Voir Page 19. Le match France-Angleterre).

ENCORE L'ARBITRAGE

LE Comité Directeur vient de faire savoir qu'il était décidé à sévir contre ceux qui ne témoigneraient pas à l'arbitre tout le respect voulu. Puisse cette décision être mise à exécution ; cette sévérité permettra peut-être alors à celui qui a mission de diriger le match de le faire dans un sens large et intelligent. Potter Irwin a pu se permettre le 1er janvier au Parc des Princes de conduire le match avec la largeur de vue dont il fit preuve, bravant ainsi les rigueurs de cette foule française qui faillit faire un mauvais sort à son prédécesseur. Nos arbitres, dont beaucoup sont capables de juger avec intelligence et de conduire le jeu au mieux des intérêts de tous, oseront-ils suivre l'exemple du *referee* anglais. L'arbitre du match Bayonne-Pau, joué à Bayonne le 11 janvier, M. Léry, a essayé de le faire. La foule n'a pas hurlé, il est sorti sain et sauf du terrain de jeu ; c'est une victoire. Le public bayonnais serait-il si différent des autres publics ? Peut-être comprend-il qu'un arbitre peut se tromper de bonne foi, sans mettre pour cela dans ces erreurs une intention mauvaise vis-à-vis de tel ou tel club. Au cours d'un match que j'ai suivi de près récemment, les joueurs n'ont pas cessé un seul instant de récriminer contre l'arbitre. Celui-ci ne fut pas parfait, c'est entendu, mais le match n'avait aucune importance, le résultat, pas une minute, ne fut douteux ; pauvre arbitre que ne lui a-t-on pas dit. L'un voulait lui apprendre les règles du jeu (quel joueur sait toutes les règles ?), l'autre l'insultait et prétendait qu'avec une façon de juger telle que la sienne, il n'avait rien de mieux à faire qu'à rester chez lui. C'était lamentable, les joueurs s'arrêtaient pour dire son fait à ce brave homme qui, par dévouement, guidait avec une certaine fantaisie leurs ébats dominicaux. Le mauvais esprit des joueurs était manifeste, car l'arbitre n'avait vraiment aucun intérêt, si minime fût-il, à avantager qui que ce fût au cours de ce match de seconde série. Cela me rappelait cet avant d'un grand club méridional, dont les journaux annoncent maintenant par intervalles les rugissements, qui au cours d'un match entre nations sur un terrain gallois, sur une faute faite à son sens par l'arbitre s'arrêta au centre du terrain, mit ses poings sur ses hanches et avec un accent délicieux, lui cria : « Eh ! tu tu te f... de nous ? » Notre « ballerine nationale », comme on le désigna par la suite, fut mal inspirée, ce jour-là ; encore avait-il était correct, l'arbitre ne comprenant pas notre langue. Je ne puis en dire autant des joueurs que j'ai eu à mes côtés et que j'ai entendus vociférer sans retenue un certain dimanche. Joueurs et public, éduquons-nous ! — JACQUES DEDET.

LE 56e MATCH STADE-RACING

LE 4 janvier eut lieu au Parc des Princes le 56e match Stade-Racing. Tous les vieux Stadistes et Racingmen étaient présents: Mamelle, L. Dedet, Jack Muir, Hadley, Betjeman, S. et H. Cagninacci, Etling, F. et P. Mouronval, Gondouin, Colas, De Malmann, Bernstein, A. Muhr, Demeuves, Pharamond, Worth... évoquant les vieux souvenirs.

Le R. C. F. a une équipe lourde et puissante qui doit avec du travail et de l'entraînement aller loin dans le championnat de France. Elle compte dans ses rangs plusieurs internationaux accourus pour défendre les couleurs bleues et blanches: Chilo, Jaurréguy, Crabos, Bordes, Thierry, Dillensenger. Au Stade Français un homme fut hors pair : Piron.

L'ÉQUIPE DU STADE FRANÇAIS QUI A TRIOMPHÉ LE 18 JANVIER DU RACING CLUB CHALONNAIS. LE R. C. C. QUI N'AVAIT PAS ENCORE CONNU LA DÉFAITE FUT BATTU PAR 29 A 6.

L'ÉQUIPE DU RACING CLUB DE FRANCE QUI A JOUÉ LE DERNIER MATCH DU CHAMPIONNAT DE PARIS. APRÈS LEUR VICTOIRE SUR L'OLYMPIQUE, ILS BATTIRENT LE C. A. S. G.

POUR LE CHAMPIONNAT DE LA COTE BASQUE, LA BONNE ÉQUIPE DE L'AVIRON BAYONNAIS A BATTU LE 11 JANVIER, A BAYONNE, LA SECTION PALOISE, PAR 3 POINTS A 0.

FAUTE VOLONTAIRE

Au cours du match France-Écosse, un de nos joueurs a par deux fois sauvé son camp, en envoyant avec la main le ballon en touche. Les règlements de l'Union ne nous autorisaient pas à considérer cela comme une faute ; mais on nous a montré un article de la Rugby Union qui considère cette mise en touche volontaire avec la main comme passible d'une sanction ; Potter Irwin était donc tout à fait dans son droit en accordant dans ces deux cas un coup franc à l'équipe d'Ecosse. On cite des cas où dans la même circonstance l'arbitre a accordé l'essai, je peux en citer où l'arbitre n'a rien sifflé du tout, et cela se passait en Angleterre, dans un cas même, au cours d'un match entre nations. On peut discuter à perte de vue sur la logique de ce règlement : un homme qui porte le ballon en touche, commet, il me semble, une faute analogue : on ne peut le pénaliser, d'après aucune règle.

Informations.

L'Aviron Bayonnais a pris, le 18 janvier, sur le terrain du Hardoy, la revanche des deux défaites que lui avait infligées l'Union Sportive Perpignannaise, il y a six semaines en pays catalan. Fernand Forgues et Roë cependant manquaient dans l'équipe Bayonnaise ; le jeu fut très joli à voir, la partie rapide et très courtoise.

La mauvaise conception qui a présidé à la création du Championnat de France, nouveau style, vient de créer une première injustice. La Section Paloise se trouve éliminée du Championnat parce qu'elle a le malheur d'être dans le même Comité que Dax, Bayonne et Biarritz. Il est dans d'autres comités, des clubs qui sont loin de valoir la Section Paloise et qui, champions de leur région, restent compétiteurs au titre de champion de France. Il y a là un point défectueux dans les règlements, il est dommage que Pau qui a une bonne équipe soit victime de ce mauvais état de choses.

La Rugby Union anglaise vient de décréter que dans les matches joués sur ses terrains, un homme tombé à quelques mètres de la ligne de but adverse, pouvait ramper jusqu'à celle-ci et marquer l'essai. Voilà une réponse autorisée, donnée à un petit problème que posait la *V. G. A.*

Le Pays de Galles a battu, le 17 janvier, l'Angleterre à Lwausea devant 50.000 spectateurs, par 19 points à 5. C'est le pack gallois qui a donné la victoire à son pays. Derrière la mêlée Wetter fut excellent, et parmi les trois-quarts Jerry Shea, le boxeur, étourdissant, mais trop personnel.

Résultats techniques.

Dimanche 4 janvier 1920. — R. C. F. bat S. F. au Parc des Princes 14 à 0. — Section Paloise bat Olympique à Bergeyre 3 à 0. — A. Bayonnais et C. Toulousain, à Toulouse 0 à 0. — S. Nantais bat S. C. U. F. à Nantes 8 à 3. — U. S. Dacquoise bat C. A. Béglais à Dax 14 à 0. — Stadoceste Tarbais et S. Bordelais, à Bordeaux 3 à 3. — Biarritz Olympique bat C. A. Périgourdin 17 à 0.

Dimanche 11 janvier 1920. — C. A. S. G. et Olympique à Bergeyre match nul. — Av. Bayonnais bat S. Paloise à Bayonne 3 à 0. — Biarritz O. bat Boucau Stade, au Boucau 9 à 6. — D. S. Perpignannais bat R. C. Narbonne, à Narbonne 14 à 0. — S. Toulousain bat S. Tarbais, à Tarbes 5 à 0. — S. Bordelais U. C. bat U. S. Dacquoise, à Dax 11 à 8. — Écosse bat Reste de l'Écosse, à Inverleith 19 à 5. — S. Français bat C. Amical au Parc des Princes 57 à 0.

31 janvier, Londres. — Angleterre bat France par 8 à 3.

25 janvier. — Racing bat C. A. S. Générale par 19 à 3, au Parc des Princes. Olympique bat A. S. F. par 14 à 0, à Joinville. U. S. Dacquoise bat Biarritz O. par 11 à 0, à Biarritz. Aviron Bayonnais bat Boucour Stade par 11 à 3, à Bayonne. Stade Bordelais bat Bordeaux-Étudiants-Club par 8 à 0, à Bordeaux. Section Paloise bat C. A. Périgourdin par 8 à 3, à Pau. Stade Toulousain bat T. G. E. C. par 6 à 0, à Toulouse.

LE RACING CLUB DE FRANCE EST DEVENU DÉFININIVEMENT CHAMPION DE PARIS. LE 25 JANVIER, AU PARC DES PRINCES, LES CHAMPIONS TRIOMPHAIENT DU C. A. S. G. PAR 19 A 3.

JOUÉE DANS LA TEMPÊTE, LA PARTIE OLYMPIQUE-CLUB-ATHLÉTIQUE DE LA SOCIÉTÉ GÉNÉRALE, SE TERMINA PAR UN MATCH NUL. CHAQUE ÉQUIPE MARQUANT 1 ESSAI.

L'ÉQUIPE D'ASSOCIATION DU STADE OLYMPIQUE DE MONTPELLIER A RENCONTRÉ AVEC SUCCÈS LES MEILLEURS TEAMS DES ASSOCIATIONS SPORTIVES DE LA RÉGION DU MIDI.

LE R. C. F. A JOUÉ, LE 4 JANVIER A STRASBOURG CONTRE L'A. S. STRASBOURGEOISE, DEVANT UN PUBLIC NOMBREUX, ET APRÈS UNE BELLE PARTIE, LE R. C. F. GAGNA PAR 5 A 0.

FOOT-BALL ASSOCIATION

APRÈS FRANCE-ITALIE

Le 18 janvier, après un voyage de quarante heures dû à une organisation superficielle et peu scrupuleuse, l'équipe de France est arrivée à Milan une heure avant le début du match France-Italie. La défaite fut lourde, 9 buts à 4, la plus lourde que la France ait jamais subie sur le continent : même contre les Hongrois et les Tchèques, qui possèdent les meilleures équipes de l'Europe continentale, les Français se sont mieux comportés que contre les Italiens, adversaires considérés jusqu'à présent comme sérieux, mais non comme redoutables.

On a mis cette défaite sur le compte de la fatigue des multiples pérégrinations auxquelles furent soumis les joueurs de l'équipe de France : il se peut, en effet, qu'un ou deux buts soient imputables à cette malencontreuse odyssée. Mais le résultat d'ensemble était pour ainsi dire prévu, des critiques précises ayant été formulées sur l'infériorité des lignes arrières.

On avait reproché au gardien de but de l'équipe de France son manque d'envergure et d'expérience pour occuper un tel poste, et le reproche s'est trouvé justifié ; on avait aussi fait prévoir que les deux arrières, les Boulonnais Mony, joueurs fougueux et jeunes, manqueraient de tactique et de science dans l'art de se placer et d'arrêter les attaques adverses. A quoi un des sélectionneurs avait répondu en expliquant la méthode de jeu des deux frères, l'un jouant arrière « posé », l'autre arrière « volant », comme aux débuts du football en France. Les méfaits d'une telle tactique se sont fait sentir : les avants italiens ont eu beau jeu à dribbler successivement les deux arrières qui, placés l'un derrière l'autre, ne pouvaient se porter aucun secours mutuel.

Notre ligne d'avants était forte : elle l'a bien fait voir au cours de la première mi-temps, où elle a réussi à marquer trois buts contre quatre aux Italiens. Mais à la seconde mi-temps, la fatigue aidant, ce fut l'effondrement : les demis, qui ne sentaient personne derrière eux, se dépensèrent en vain, sans pouvoir ni servir leurs avants ni même intercepter la balle ; et toute l'équipe italienne, sous les clameurs des 20.000 spectateurs enthousiastes, se porta à l'attaque, prenant un avantage de plus en plus net sur une équipe désemparée.

On a, ces temps derniers, proclamé d'une manière trop lyrique et trop tranchante les progrès réalisés par les équipes françaises. Seule — fait digne d'attention — la grande majorité des anciens joueurs se montrait sceptique : la douche glacée de Milan vient de prouver que ce scepticisme n'était pas hors de mise. Comme gardien de but, Chayriguès n'est pas remplacé : son seul concurrent, le Nordiste Parsis, a été, lors du match France-Italie, laissé de côté par une inexplicable aberration. Pour les arrières, on en reviendra au choix de joueurs anciens, cotés et expérimentés, dont on connaît la valeur exacte. Les demis, eux aussi — à part Mistral, qui est un jeune et brillant joueur, mais que seule l'abstention de Cravelines a qualifié dans l'équipe de France — sont de vieux joueurs : le demi-centre Olagnier, qui jouait pour la première fois en équipe nationale, n'a pas moins de trente et un ans, et son co-équipier Devic a un ou deux ans de plus !

Reste la ligne d'avants : ici encore des joueurs comme Bard ou Dubly, ne peuvent pas être qualifiés de révélations. Cependant il est incontestable que les avants qui, autrefois poussaient la balle, dribblaient et passaient un peu au hasard

et lentement, essaient aujourd'hui de suivre une tactique : ils savent se démarquer ou passer au co-équipier démarqué, changer le jeu, dribbler quand il le faut, shooter, et surtout ils exécutent *vite* leurs diverses intentions. Mais il semble bien que ces diverses qualités françaises sont aussi celles qu'a montrées la ligne d'avants italienne : ce sont celles qu'à l'occasion nous trouverons chez les Espagnols, sans parler des Suisses, des Belges.

Ne nous reposons donc pas sur nos lauriers : si l'an dernier, contre les Anglais, les Belges, et pendant les matches des Jeux Interalliés, nous avons été favorisés par les événements, considérons ces succès non pas comme une marque de supériorité sur nos adversaires, mais comme un stimulant. Si nous avons fait des progrès dans l'attaque, nos voisins aussi en ont fait : et pour éviter d'autres désillusions amères, efforçons-nous de former des équipes homogènes et de valeur connue. — GABRIEL HANOT.

Résultats techniques.

·ℭ 4 Janvier. — Paris, Red Star bat J. A. Saint-Ouen par 1 à 0. — F. E. C. Levallois bat Enghien Sports par 2 à 0. — Lille : Olympique Lillois bat A. S. Française par 3 à 1. — Bordeaux : Probables battent Possibles par 3 à 0. —
·ℭ 11 Janvier. — Paris : Racing Club de France bat U. S. A. Clichy par 2 à 1. — F. E. C. Levallois et Raincy Sports match nul 1 à 1. — C. A. S. Générale bat U. S. Suisse par 4 à 1. —
·ℭ 18 janvier. — Paris. C. A. Vitry bat J. A. St-Ouen par 2 à 1. A. S. Française bat E. S. Bienfaisance par 3 à 0. Légion St-Michel bat Stade Français par 4 à 0. Olympique bat C. A. Paris par 2 à 1. — Roubaix. Stade Roubaisien bat S. C. Tourquennois par 7 à 1.
·ℭ 19 janvier. — Milan. Italie bat France par 9 à 4.
·ℭ 25 janvier. — Paris. J. A. St-Ouen bat A. S. Française par 4 à 2. Olympique bat F. E. C. Levallois par 4 à 3.

COURSE À PIED

(Voir page 12, Le Prix Lemonnier.)

LE CROSS-COUNTRY DE L'"INTRANSIGEANT" (1)

LE Cross-Country, dit de préparation olympique, organisé par notre confrère l'*Intransigeant*, le 25 janvier, semblait appelé au plus grand succès. Le Comité de préparation olympique de l'U. S. F. S. A. accordait à cette épreuve son concours le plus dévoué ; la course se disputait sur une distance de 8 kilomètres dans le Bois de Boulogne, et de très nombreux prix étaient offerts aux vainqueurs. Aussi le chiffre formidable de 1.600 engagés fut-il atteint.

Malheureusement, le dimanche matin, à l'heure du départ, un brouillard épais à couper au couteau et analogue au « fog » londonien s'était appesanti sur Paris. On mit sur le compte du brouillard le départ en débandade et sans signal d'un bon tiers de coureurs.Ce n'est pas exact. Evidemment la brume n'était pas là pour alléger la tâche des organisateurs : cependant si ceux-ci avaient été uniformément compétents, autoritaires et désintéressés, ils auraient réussi à tenir en main la meute indocile des athlètes. Que s'est-il passé ? Un des officiels, apparemment sans rime ni raison, en réalité pour faire démarrer en bonne position les couleurs de son club, s'est placé en tête de tout le peloton pour le conduire au point de départ : tout le monde a suivi ; certains ont cru que le départ était donné et abandonnèrent le pas gymnastique pour l'allure rapide de la course ; une sorte de panique et d'affolement s'ensuivit. Les uns, comme Gaston Heuet, Bouchard, Vignaud, Denis, Keyser, Regnault, Delvart, Féry, parcoururent les 8 kilomètres ; d'autres s'arrêtèrent en cours de route ; d'autres attendirent qu'on leur donnât le départ officiel.

Le succès promis se tourna en un épouvantable fiasco. L'épreuve dût être remise à huitaine.

Même si le cross-country s'était couru régulièrement, aurait-il contribué d'une manière quelconque à l'œuvre de propagande olympique ? Non, en effet, il est impossible de découvrir, dans une épreuve de ce genre, une « révélation » capable de nous représenter dignement aux Olympiades ; et puis, ce n'est pas à six mois des Jeux Olympiques d'Anvers qu'on doit se mettre à la recherche de bons coureurs. Cependant le cross-country de l'*Intransigeant* aurait pu, s'il avait été bien mené, être de bonne propagande athlétique. Il aurait pu tourner vers le sport, par le chiffre imposant des participants, de nombreux profanes qui voient encore dans le sport un mot et un snobisme plutôt qu'une réalité. Rappelons-nous quel bien font à la course du sport en Amérique les 2.000 coureurs qui, tous les ans, parcourent la Cinquième Avenue de New-York.

L'envolée de 1.500 athlètes en maillot provoquerait dans les rues de Paris un mouvement de stupéfaction et d'intérêt dont le sport ne pourrait que bénéficier. Car, comme dit l'autre, le sport gagne à être connu. — ANDRÉ GLARNER.

(1) Voir p. 24 et 25.

L'EXCELLENTE ÉQUIPE DE L'ASSOCIATION SPORTIVE DES CHAUFFEURS DE SATHONAY (MORTIER, CAPITAINE) QUI EST EN TÊTE DU CHAMPIONNAT DU LYONNAIS EN ASSOCIATION.

POUR LE CHALLENGE HIRSCHAUER, L'A. S. DE STRASBOURG A RENCONTRÉ LE S. C. SÉLESTAT LE 18 JUIN. CONTRE TOUTE ATTENTE, LE S. C. S. FUT VAINQUEUR PAR 2 A 1.

LE CHALLENGE DUBONNET S'EST DISPUTÉ A MARSEILLE. POUR LA CINQUIÈME FOIS, IL A ÉTÉ REMPORTÉ PAR L'EXCELLENTE ÉQUIPE DU CLUB ATHLÉTIQUE DE MARSEILLE.

VERMEULEN (A GAUCHE) ET WALTISPURGER, 1er ET 2e DU GRAND PRIX DES LILAS, DISPUTÉ LE 11 JANVIER SUR 10 KILOMÈTRES. LÉON DENIS ÉTAIT 3e, A 2 MINUTES.

Résultats techniques.

·ℭ 12 Janvier. — Prix Lemonnier : 1er Guillemot ; 2e Vignaud à 60 mètres ; 3e Bouchard. — Grand Prix des Lilas (10 km.) 1er Vermeulen en 38' 37" 4/5 ; 2e Waltispurger ; 3e Denis.
·ℭ 11 janvier. — Alger. Cross intermédiaire de l'union (12 km.) : 1er Arbidi en 42', du Racing-Club Algérois ; 2e Challal, R. C. A. ; 3e Mouloud, R. C. A. ; 4e Moussaoui, 5e Alleman, Classement par équipes : 1er R. C. A., 44 points ; 2eA. S. M., 82 points.
·ℭ 18 janvier. — Cross de classement (8 km. 500) : 1er Denis (R. C. F.) en 27' 33" ; 2e Foucault ; 3e Manhès.

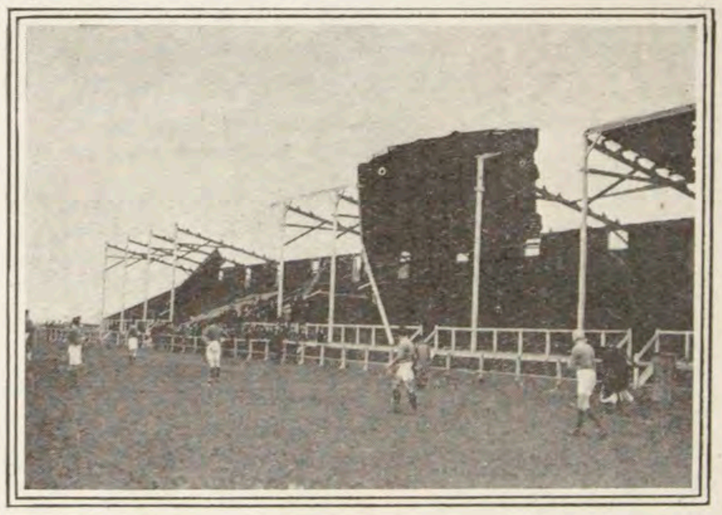
NATATION

ET LES OLYMPIADES ?

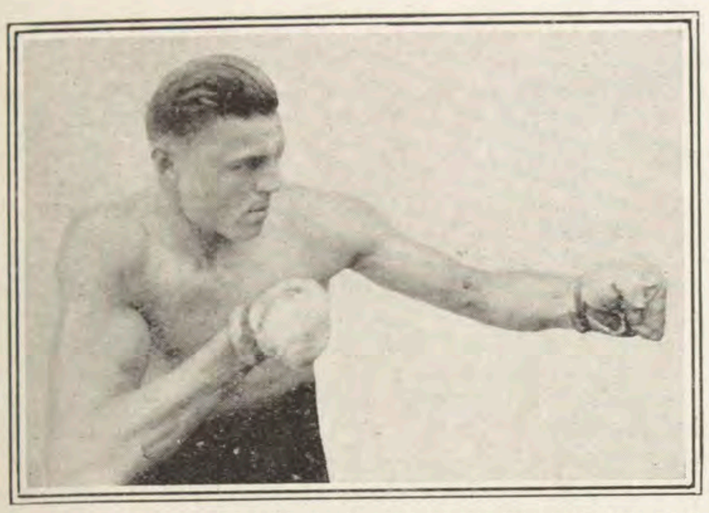
BIENTOT, très bientôt même, les Olympiades d'Anvers vont avoir lieu. De toutes parts, d'Amérique, d'Angleterre, de Belgique, d'Italie, d'Australie nous arrivent des nouvelles sensationnelles. Tous les athlètes étrangers sont en plein entraînement et les grandes puissances qui seront représentées aux Jeux Olympiques d'Anvers ont déjà pris des mesures en conséquence. Des crédits ont été proposés, votés et... alloués. En France, rien de tout cela. On nous a vaguement parlé de millions... Mais comme toujours ces sommes, qui sont aussi nécessaires à la reconstitution de la race française que les crédits alloués aux pays envahis, sont restées sous forme de papiers, d'états B, A ou C dans les tiroirs de notre nationale bureaucratie. Et pendant ce temps-là, les Fédérations végètent et nos athlètes ne suivent aucune préparation, malgré tous les efforts des députés sportifs, MM. Vidal, Paté et Compagnie. Attendons-nous à commencer notre préparation quinze jours avant les Olympiades. Dommage, car la France qui a été la première durant la grande guerre, la France qui a enlevé la victoire, se doit à elle-même de conquérir aux Jeux pacifiques une place d'honneur. Et remarquez bien que cette place pourrait nous revenir, si nous voulions travailler raisonnablement et avec méthode. Le muscle français a prouvé qu'il en valait bien d'autres. La lanterne rouge que nous sommes entrain de vouloir décrocher à Anvers nous diminuera considérablement dans le sport mondial qui est devenu nécessaire à la vitalité d'un peuple. Attendons-nous dès maintenant aux pires désastres. — HENRY DECOIN.

DÉPART DU GRAND PRIX DES LILAS COURU SUR 10 KILOMÈTRES LE 11 JANVIER. VERMEULEN GAGNA DE 8 MÈTRES DEVANT WALTISPURGER. (TEMPS. 38 M. 37 S. 4/5.)

ARRIVÉE DE DENIS, VAINQUEUR DU CROSS-COUNTRY DU COMITÉ DE PARIS, COURU LE 18 JANVIER A CLAMART. DENIS COUVRIT LES 8 KM. 500 DU PARCOURS EN 27' 33".

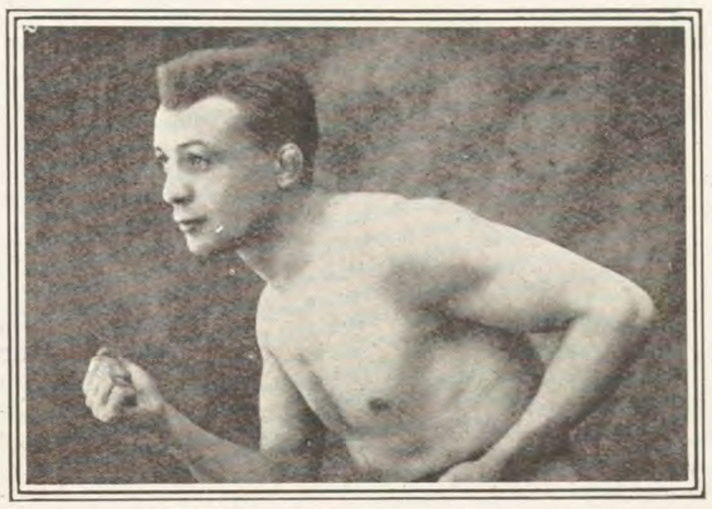


UN VENT DE TEMPÈTE A SOUFFLÉ LE 11 JANV. UNE PARTIE DES TOITURES DES TRIBUNES DU STADE BERGEYRE FURENT ENLEVÉES PEU AVANT LE MATCH OLYMPIQUE-GÉNÉRALE.



LE POIDS LOURD JOURNÉE, VAINQUEUR DE BANDSMANN RICE A PARIS, A FAIT UNE TOURNÉE VICTORIEUSE EN ANGLETERRE OU IL A BATTU FACILEMENT PENNWILL, TOM BERRY.

EN HAUT, Mlle BURR DU C. N. DE STRASBOURG, QUI A BATTU Mlle DEGRAINE. A GAUCHE, DEBOUT, R. WEILL, RECORDMANN DES 150 YARDS ET 200 M., NAGE SUR LE DOS.



R. VITTET, UN DE NOS PLUS SCIENTIFIQUES BOXEURS DES POIDS LÉGERS, A FAIT MATCH NUL LE 18 JANVIER AVEC PRUNIER, APRÈS UN COMBAT QUI FUT DE TOUTE BEAUTÉ.

BOXE

L'ÉDUCATION DE LA FOULE

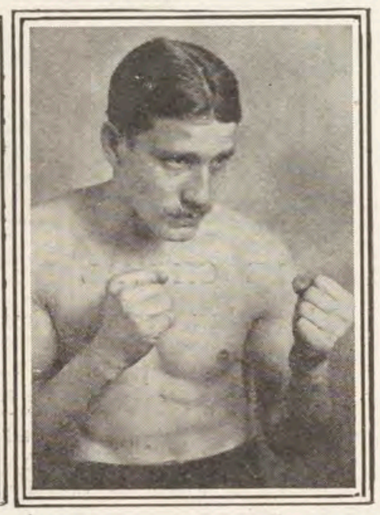
Le profane qui a assisté à une des dernières réunions de boxe a certainement été étonné de constater les deux courants d'opinions qui se manifestaient dans la salle. A un certain moment de la soirée, il fut, lui, l'homme qui s'était dérangé pour « voir ce que c'est », tout étonné de constater la mésentente qui existe entre le public et les officiels et organisateurs. Pourquoi ? Pour quelles causes le public montre-t-il son mécontentement bruyamment et parfois avec trop de violence. Prenons si vous le voulez bien les trois réunions des 9, 17 et 18 janvier. La première voyait se dérouler le combat Bouzonnie-Borot. Avant ce match qui tenait la vedette de l'affiche, tout alla très bien, un calme parfait régnait. La rencontre des deux poids mouches arriva. Bouzonie envoyait son adversaire au plancher après 56 secondes de combat. C'était là un bel exploit, car Borot n'est pas quantité négligeable. Carpentier à Londres, après sa rapide victoire sur Joë Beckett reçut des hurrahs prolongés. Bouzonnie, lui, se retira sous une avalanche de sifflets et de cris multiples s'adressant aux organisateurs, tout cela couvrant les applaudissements de rares enthousiastes. Que demandaient les spectateurs ? Tous réclamaient un combat supplémentaire. Oui, je comprends, ce n'est pas drôle de voir ainsi se terminer une rencontre qui promettait une bataille acharnée. Vous avez payé votre place un prix assez élevé et en moins d'une minute tout est fini. Mais venez-vous à la boxe pour le sport ou vous dérangez-vous pour assister au jeu de deux acteurs se livrant une bataille semblant réelle, mais qui doit durer 15 ou 20 reprises ? Pourquoi être déçu du résultat ? Préféreriez-vous un match nul soporifique ? Je ne crois pas. Tous, nous voulons connaître le meilleur. Et réclamer un autre combat ? C'est facile à demander, mais croyez-vous que les organisateurs possèdent ainsi deux hommes prêts à monter sur le ring. Quand vous jouez une partie d'écarté, si vous perdez en deux coups, demandez-vous à votre gagnant un point supplémentaire ?

La seconde réunion ne fut pas non plus goûtée du public. Francis Charles et Prunier combattaient pour le titre de champion de France des poids mi-moyens. Ce match, on ne peut mieux équilibré, promettait d'être de toute beauté. Au quatrième round, Prunier involontairement touchait son adversaire trop bas ; Francis Charles déclarait ne pouvoir continuer et après constatation des médecins ; Prunier était disqualifié. Le même tumulte que huit jours auparavant se déclenchait, mais cette fois, Frantz Reichel, qui avait été désigné comme arbitre unique était houspillé. Que pouvait-il donc faire d'autre que de se rendre à la décision des deux praticiens constatant le coup bas. Que cet incident se soit passé au dernier round, personne n'aurait réclamé. Malheureusement, le public ne veut pas encore séparer le côté sportif du côté spectacle. Ce n'est pas cela qui donnera à la boxe la sincérité dont elle a besoin, le hasard n'est-il pas la sauvegarde de ce sport ?

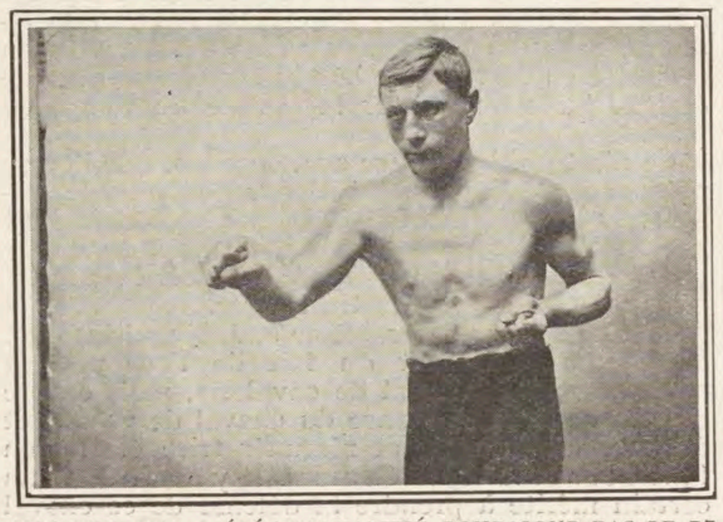
Et pourquoi, pour manifester votre mécontentement, vous laissez-vous aller à jeter sur le ring et tout autour des projectiles divers ? Pensez-vous à la force que peut avoir une pièce de monnaie lancée de 10 mètres de haut. A une dernière réunion du Vélodrome d'Hiver, Berthet fut atteint par une pièce de deux sous jetée des populaires. Il eut l'arcade sourcilière fendue, quelques centimètres plus bas l'œil était touché et peut-être perdu. Voyez-vous un de vos champions éborgné ainsi par un geste grossier ? Je vous assure qu'une décision peut vous paraître parfois injuste, mais que les juges, eux, les mieux placés, donnent toujours une opinion tout à fait impartiale. Ils connaissent les règlements et ce n'est pas une préférence qui pourrait modifier leur jugement.

Je ne veux pas terminer sans parler du « break ». Tout le monde semble approuver maintenant l'arbitre qui, pour séparer deux adversaires passe entre eux. Croyez-vous que ce soit utile ? En Angleterre, l'arbitre, souvent, reste en dehors du ring. Lorsqu'un homme tient de manière certaine et volontaire, il reçoit un, deux avertissements et au troisième se fait disqualifier. Sur le ring, l'arbitre ne voit qu'un côté des adversaires, donc un habitué des cordes peut truquer. Il y a des virtuoses de ce genre ! Un arbitre séparant deux combattants en passant au milieu d'eux, peut permettre à un homme défaillant de se remettre. De plus cette séparation, si elle est brutale peut avantager l'un des boxeurs. Le referee, ne l'oublions pas, est là pour juger, pour intervenir en cas d'irrégularité et non pour « faire joujou » avec les boxeurs. Certains l'oublient trop et semblent s'imaginer que c'est eux que la foule est venue voir. — H. Bert.

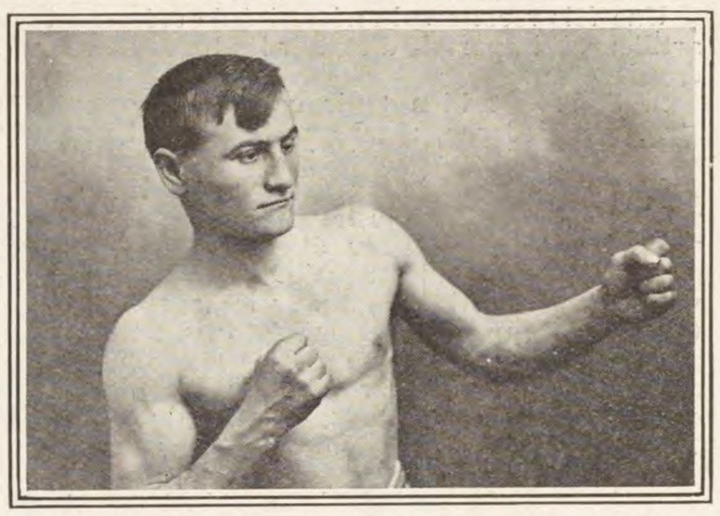
LE BOXEUR WILLIE LEWIS, A ÉTÉ BLESSÉ MORTELLEMENT LE 25 JANVIER A NEW-YORK.



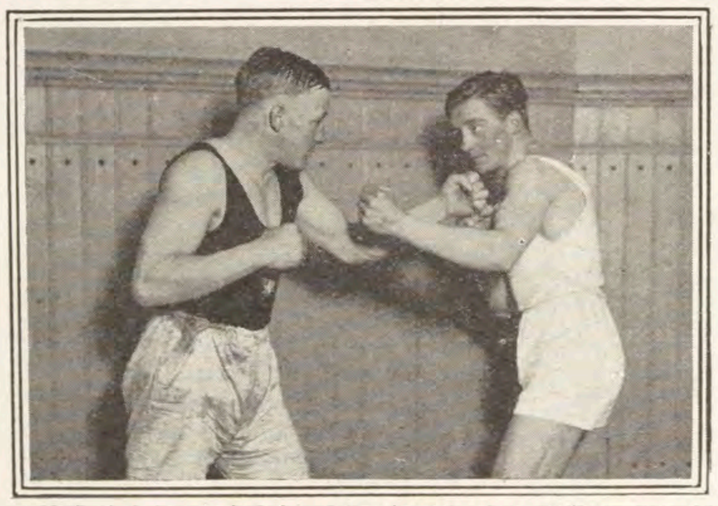
CASTAING, VAINQUEUR DE LENAERS LE 11 JANVIER PAR KNOCK OUT AU 6e ROUND.



PRUNIER, QUI A ÉTÉ DISQUALIFIÉ POUR COUP BAS LE 17 JANV. AU COURS DE SON COMBAT AVEC FRANCIS CHARLES. LE LENDEMAIN, IL FAISAIT MATCH NUL AVEC VITTET.



BOUZONNIE, EX-CHAMPION DE FRANCE POIDS MOUCHES, QUI AVAIT ÉTÉ DISQUALIFIÉ APRÈS SON MATCH AVEC JULIARD, A TRIOMPHÉ DE BOROT APRÈS 56 SECONDES.



LES DEUX MEILLEURS BOXEURS DE LA SUÈDE ET DU DANEMARK DE LA CATÉGORIE DES POIDS LÉGERS. LE SUÉDOIS R. ANDERSON ET LE DANOIS GOTFRED JOHANSEN (A DROITE).

Informations.

Lord Londsale, le grand mécène britannique a été victime d'un accident de cheval. Sa monture se prit dans les fils de fer barbelés et le désarçonna violemment. Les docteurs diagnostiquèrent la fracture de plusieurs côtes.

Fred Fulton et Frank Moran se sont rencontrés à Newark. Moran attaquant vigoureusement dès les premiers rounds, cherchant le coup dur. Fulton arrêta tous les coups de l'ancien adversaire de Jack Johnson avec son gauche. Bien que groggy, Moran atteignait la limite.

Joe Beckett a changé de manager, et a pris Thomas Queen, qui s'occupe déjà des intérêts de Water Ross.

Frank Klaus qui battit Carpentier, en 1913, doit revenir à Paris.

L'américain Johnny Coulon rencontrera Charles Ledoux le 3 mars à Paris.

La boxe prend en Algérie, une extension chaque jour plus grande. Des réunions suivies par un nombreux public sont données régulièrement. Le 15 janvier, la soirée organisée en l'honneur des champions algériens fut particulièrement réussie.

Résultats : Mayaud bat Moreau aux points en 4 rounds. Court bat Morlou aux points en 4 rounds. Tinato bet Leene aux points en 10 rounds.

Résultats techniques.

·ℭ 4 Janvier. — Marseille : Hobin bat Bertal aux points en 15 rounds.
·ℭ 8 Janvier. — Saint-Louis (Amérique) : Jimmy Wilde bat Asher aux points.
·ℭ 9 Janvier. — Paris (Nouveau Cirque) : Bouzonnie bat Borot, knock-out en 1 round. Londres : Dastillon et Walter Ross, match nul.
·ℭ 10 Janvier. — Bordeaux : Carpentier bat Mac Clowskey par k.-o en 2 rounds ; Papin bat Billy Roydes, abandon au 8e round.
·ℭ 16 janvier, Paris : Nouveau Cirque. — Championnat de France, poids Welters, Francis Charles vainqueur de Prunier par disqualification au 4e round pour coups bas.
·ℭ 17 janvier, Cirque de Paris. — Gaillard et Dupré, match nul. Prunier et Vittet, match nul. Nilles bat de Paus aux points en 10 rounds. Balzac bat K. O. Marchand par k. o. en 4 rounds.
·ℭ 21 janvier. — Paris, (Salle Wagram). Johnny Griffiths bat Bill Glover par k. o. au 3e round.
·ℭ 23 janvier. — Paris, Nouveau Cirque. Verne et Brivière. font match nul. — Londres. Ted Moore bat Vittet aux points.
·ℭ 27 janvier. — Londres. Bombardier Wells bat Harry Reeve par k. o. au 4e round.
·ℭ 28 janvier. — Salle Wagram. Niémen bat Devos aux points en 12 rounds.
·ℭ 31 janvier, Cirque de Paris. — Dastillon bat Manceau aux points. Badoud bat Pionnier qui abandonne au 14e round.

AVIRON

AMATEURS ET PROFESSIONNELS

Pour la première fois, cette année, deux équipes à huit rameurs de la National Amateur Rowing Association ont été admises à courir un match dans la réunion du Boxing Day, à Richmond, qui est annuellement organisée au bénéfice de l'hôpital.

On sait que la National Amateur Rowing Association a les mêmes règles d'amateurisme que les clubs de l'Amateur Rowing Association, sauf que ses clubs sont ouverts aux artisans, tandis que ces derniers, par le fait uniquement de leur condition sociale, ne sont pas considérés comme des amateurs par l'A. R. A. Et c'est pour cette raison, simplement, qu'une équipe de combattants de la dernière guerre, présentée par la N. A. R. A., ne fut pas acceptée par le Comité de Henley aux épreuves de la King's Cup, ou Coupe du Roi, aux régates de la Paix, en juillet dernier.

Or, le plus piquant de l'affaire, est que la Coupe que les deux équipes de la National Amateur Rowing Association ont disputée à Richmond, il y a une quinzaine de jours, avait été offerte par Lord Desborough qui est membre du Comité de Henley.

Tout commentaire affaiblirait la portée de cet incident.

Ajoutons que la Fédération Française d'Aviron, et de même, les Fédérations affiliées à la Fédération Internationale, ont la même définition de l'amateur comme la N. A. R. A. D'ailleurs, celle-ci court tous les ans, une année en France et une année en Angleterre, un match avec l'Emulation Nautique de Calais.

Chaque année, à Noël, un handicap est organisé sur la Tyne, pour les scullers professionnel. Ce handicap, qui se dispute sur un demi-mille, soit 804 mètres, pour un prix de 2.500 francs, est généralement très suivi ; cette fois, il avait attiré 141 inscriptions, ce qui obligea à de très nombreuses manches éliminatoires.

La finale fut gagnée par Mac Farlane, de Gateshead, contre Hunter, de Walker. Mac Farlane, qui parti grand favori, prit rapidement deux longueurs et en ajouta une nouvelle avant l'arrivée.

Mac Farlane qui a servi dans l'armée, n'avait que peu pratiqué l'aviron et ce fut sa première victoire. Son entraîneur, W. English, était parmi les compétiteurs, et quoique âgé de 48 ans, il parvint presque dans la demi-finale, contre Hunter, l'adversaire de Mac Farlane.

Alors que les régates d'amateurs sont depuis longtemps déjà terminées, et que seulement les rameurs des Universités anglaises se préparent pour la saison prochaine qui ouvrira le 27 mars avec le match Oxford-Cambridge, les rameurs professionnels semblent entrer dans une période de grande activité. Dans ce but, une réunion avait été organisée le 4 janvier à Richmond, ouverte aux watermen et aux apprentis, sur un parcours d'un demi-mille (804 mètres).

La première course était réservée aux scullers ; elle causa des surprises, notamment la victoire, dans la finale, de Brain, un sculler qui se révèle comme homme d'un grand avenir, contre Mikc Gibbs, dont le frère, un favori comme lui, avait été battu dans la première manche.

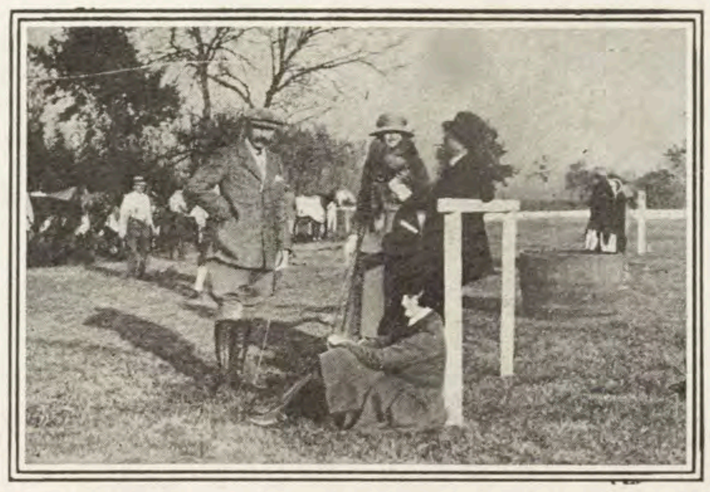
L'autre course était ouverte aux équipes à quatre rameurs. La finale vit se mettre en ligne deux équipes dont chacune avait à la nage l'un des frères Gibbs. C'est l'équipe de E. Gibbs qui arriva première, par une longueur et demie, devant l'équipe de Mick Gibbs.

Informations.

C'est le 27 mars, à 5 heures du soir, par suite des exigences de la marée, que sera ramé, en Tamise, sur le parcours classique de Putney à Mortlake, le match annuel à 8 rameurs entre les Universités d'Oxford et de Cambridge. En 1914, date de la dernière rencontre, les Cantahs avaient été victorieux des Oxonians.

Les Championnats de France et d'Europe se courant à Mâcon, les 13 et 15 août, et les Olympiades à Bruxelles le 29 août, comment ferons-nous pour être à Bruxelles ?

Sous la présidence de M. Patry, les Sociétés parisiennes d'Aviron se sont réunies pour présenter, par l'entremise de MM. Patry et Bouttemy, leurs desiderata au Congrès de la Fédération du 22 février.



LE POLO DE CANNES A RETROUVÉ TOUTE SA VOGUE D'AVANT-GUERRE. DE GAUCHE A DROITE, Bn DE MEYRONNET DE ST-MARC, ASSISE, Csse DE POURTALÈS, Mlle NOILLY, M. LAZARE.

ÉQUITATION

LE CHEVAL DE PETITE TAILLE

Jusqu'en ces dernières années, seul, le cheval d'armes retenait l'attention des Pouvoirs publics. Pour lui, on organisait courses, concours hippiques, championnats, carrousels.

Quant au cheval d'artillerie, c'était le parent pauvre, laissé à l'écart, tenu en piètre estime et considéré comme négligeable. Tout ce qui, pour une raison quelconque, était inapte à faire un cheval de selle, tout le rebut de la cavalerie était d'office, et sans vergogne, versé dans les services d'artillerie, sans aucun souci du modèle ou des aptitudes. Mais il fallut un jour se rendre à l'évidence, tous ces laissés pour compte, recrutés en majorité en Normandie sur la formule normande étaient juste bons pour la parade du temps de paix.

Ce n'est qu'il y a onze ans, en 1909, que l'on se préoccupa de la nécessité d'approvisionner l'artillerie, du cheval qui lui était nécessaire. Et ainsi fut heureusement fondée sous les auspices du comte H. de Robien et du général Langlois la Société nationale du cheval de trait léger.

A cette époque, le problème était singulièrement ardu, non seulement du fait de l'engouement exclusif pour le cheval de cavalerie, mais encore du fait de la concurrence du cheval de gros trait dont la vente facile et rémunératrice était bien faite pour séduire les éleveurs. Il y avait donc un certain mérite à prendre la défense de ce cheval artilleur « qui forme le premier anneau, le plus robuste de la chaîne qui unit l'agriculture à la défense nationale. »

Une fois reconnue la nécessité de créer un type artilleur, il importait d'établir les bases de ce qu'il devait être.

Si l'on veut bien tenir compte que toute la stratégie moderne, ainsi que le dit le lieutenant Diffloth, vivait sur ce principe que le cheval, pour justifier son emploi aux armées devait posséder une certaine taille, que le petit cheval, le cab, le poney, le double poney étaient rigoureusement exclus et que la préoccupation essentielle de l'élevage français était de grandir les races de petite taille afin de pouvoir les présenter aux Remontes, si l'on veut bien tenir compte de ces principes qui avaient force de loi, on reconnaîtra qu'il fallut une certaine hardiesse aux promoteurs du cheval de trait léger pour écrire il y a déjà dix ans :

« Le cheval d'artillerie doit être de *taille petite, près de terre*, fortement charpenté et ayant une aptitude très spéciale au double rôle de tracteur et de porteur en terrain varié. »

LA RÉOUVERTURE TANT ATTENDUE DU POLO DE CANNES A EU LIEU LE 15 JANVIER. LA PRÉSIDENCE DU COMITÉ POUR L'ANNÉE 1920 A ÉTÉ OFFERTE AU DUC DE GUICHE.

Ce n'est pas tout : à la conception de la direction de la cavalerie qui, il y a quelques années à peine, exigeait avant tout la souplesse et la vitesse, sans souci du modèle, la Société du trait léger a opposé ses idées, réclamant avant tout des animaux rustiques, énergiques et homogènes.

Mais le modèle ne suffisant pas pour juger des aptitudes, elle a organisé des épreuves-concours permettant de qualifier le cheval.

Ce sont ces épreuves de fond, en terrain varié sur 5 à 600 kilomètres, que la Société s'est efforcée de développer et qu'elle a continuées pendant toute la guerre au cours de laquelle elle a distribué pour plus de 120.000 francs de primes. Dès l'année de sa fondation, en 1910, elle donnait 4 concours : 1 dans les Ardennes, à Vouziers ; 3 en Bretagne, dont le succès a de suite prouvé l'utilité.

En compulsant les résultats de ces concours, en tenant compte surtout des leçons de la guerre, la Société est arrivée à cette conclusion que de tous les chevaux de petite taille, le breton est celui qui a le plus nettement affirmé sa supériorité, sur l'Ardennais même, avec qui il a de si nombreuses analogies.

Des rapports de commandants d'unités d'artillerie, il résulte ceci :

La guerre a montré que le cheval breton a dépassé les autres en rusticité, en énergie, en facilité de conduite, trois qualités primant toutes les autres en campagne, qui leur ont permis de résister aux intempéries, de faire leur travail d'une façon continue dans les plus mauvais terrains, de supporter les difficultés d'alimentation, le manque d'abri, le surmenage.

Et dans ce cheval breton, le meilleur est celui de très petite taille « mesurant de 1 m. 42 à 1 m. 50, râblé, près de terre, profond dans sa poitrine, étendu dans son rein, solidement établi, carré dans son ensemble. Il a des allures faciles et soutenues et possède une puissance de traction considérable ».

Cette conception n'est pas une vue de l'esprit. En veut-on une preuve entre cent ?

Une pièce de 155 long sur son affût (poids 5.900 kilos) attelée de ses dix chevaux, attaquait une côte assez sévère de 15 % et pleine d'ornières. L'attelage ne pouvait démarrer : il était composé de grands chevaux assez disparates. Bien entendu, suivant l'habitude, les conducteurs employèrent les moyens violents. Pas de résultat. On ajoute un *second attelage* de dix chevaux, *dix grands chevaux*. « Ce fut pendant une grande demi-heure un spectacle pénible pour ceux qui pratiquent et aiment le cheval : le résultat fut nul, la pièce n'avait pas bougé d'un centimètre. »

« Je proposai au sous-officier de l'aider à la condition qu'il détellerait tous ses chevaux, ajoute l'officier qui conte le fait. J'attelai mes trois paires, mettant en flèche la plus petite : deux poneys, l'un de 1 m. 47, l'autre de 1 m. 48. Les six chevaux se mirent ensemble dans les traits et partirent avec le monstre, puis à une allure allègre et régulière remirent avec élégance à messieurs les artilleurs leur 155 en palier. Il n'y eut ni un cri, ni un coup de fouet. « Sur mes six chevaux, quatre étaient de purs bretons des environs de Quimper. Les deux plus purs, les plus perçants, ceux qui m'ont toujours enlevé le plus facilement les plus lourdes charges sont les deux plus petits dont l'un « Laouic », avant la guerre, était attelé à un tonneau... »

C'est la veille du concours de Gourin en 1915, que fut fixé le standard du breton indigène du Centre-Bretagne.

La tête doit être petite, le chanfrein creux, l'œil grand et expressif, les naseaux grands ouverts, le corps généralement un peu long, résultant de l'ensemble près de terre ; le rein attaché un peu bas, mais restant toujours très large ; la croupe éclatée, mais abattue ; les jarrets seront clos, les membres secs ; l'ensemble trapu. Les robes de choix sont : isabelle, raie de mulet, crins lavés ou noirs, zébrures caractéristiques ; souris, raie de mulet avec les mêmes zébrures ou encore blanc truité (physionomie orientale).

Ce dernier caractère s'explique par l'infusion de sang arabe destiné à combattre une tendance au lymphatisme due aux méthodes défectueuses d'élevage du Nord-Finistère.

L'importance des marques caractéristiques touchant la robe, les zébrures et la raie de mulet s'explique par ce fait que la teinte isabelle ou grise, très commune en Orient, semble bien avoir été la robe primitive des chevaux.

Venant de la vie civile ou y rentrant, le poney breton offre encore l'avantage de donner satisfaction à l'agriculture dans les pays où le terrain est accidenté, où les champs sont de dimensions restreintes et où, par conséquent, les tracteurs mécaniques n'auront jamais un effet utile.

A vrai dire, ces chevaux de petite taille, que la guerre a mis en valeur d'une façon si inattendue, lord Kitchener les avait déjà signalés lors des campagnes du Soudan et du Transvaal. Ce ne sont pas les grands chevaux qui nous conviennent, écrivait-il, mais des petits, analogues aux polo poneys.

Devant le rôle considérable et prépondérant de l'artillerie dans la grande guerre, qui a utilisé six fois plus de chevaux que la cavalerie, le train et l'infanterie deux fois plus, pour tous les petits véhicules légers et roulants (mitrailleuses, torpilles, petits canons de marine) on peut dire que la Société du cheval léger dont l'âme est le comte H. de Robein a rempli un véritable devoir patriotique. Parmi tant de conceptions nouvelles, la guerre européenne a donc également bouleversé toutes les idées admises au sujet du cheval en campagne, en préconisant le petit cheval, le petit cheval athlète. — E.-G. Sée.

ASSIETTE, ALLURES ET RÉACTIONS

C'est le titre d'un ouvrage dû à la plume de la haute personnalité que masque le pseudonyme : « capitaine de Sévy » auquel nous devons déjà « les Allures et le cavalier » et « Saut d'obstacles et galop de course ». L'auteur nous montre, ainsi que M. le Général de Lagarenne l'écrit dans la préface « comment on peut atténuer par la position l'effet des réactions du cheval, et par quels assouplissements logiquement choisis peut se faire l'adaptation du corps du débutant à cette position qui, quoi que l'on puisse dire, est toujours acquise, bien plus que naturelle ».

Qu'est-ce donc, en réalité, que l'assiette, précise l'auteur au début de l'ouvrage, et que signifie exactement cette expression dont l'usage est si répandu entre cavaliers ? Si nous cherchons une définition de cette qualité si précieuse, nous ne la trouvons nulle part. Notre règlement qui prend soin de subordonner à l'assiette tous les efforts de l'apprenti cavalier, ne nous apporte aucune précision.

Après avoir déterminé les différentes réactions auxquelles le cavalier est soumis, réactions verticales et réactions horizontales, le capitaine de Sévy fait ressortir que l'assiette est l'adaptation articulaire et musculaire du cavalier, adaptation qui revêt quatre formes différentes : celle du rein, celle des articulations coxo-fémorales, celle du pied, celle des muscles abducteurs des cuisses et des fléchisseurs des jambes.

L'étude des allures mène à ce principe « qu'à une vitesse donnée doit correspondre une allure déterminée ». Pour les longs parcours à accomplir le plus rapidement possible, le pas ne doit pas être exagérément allongé, le trot doit être naturellement très lent, les longs temps de galop de quatre cents mètres à la minute, alternant avec le pas modérément allongé sera l'allure à adopter.

Toute action d'une aide déterminant une réaction, il est nécessaire de faire intervenir l'aide inverse pour limiter le mouvement, en réalité pour l'équilibrer.

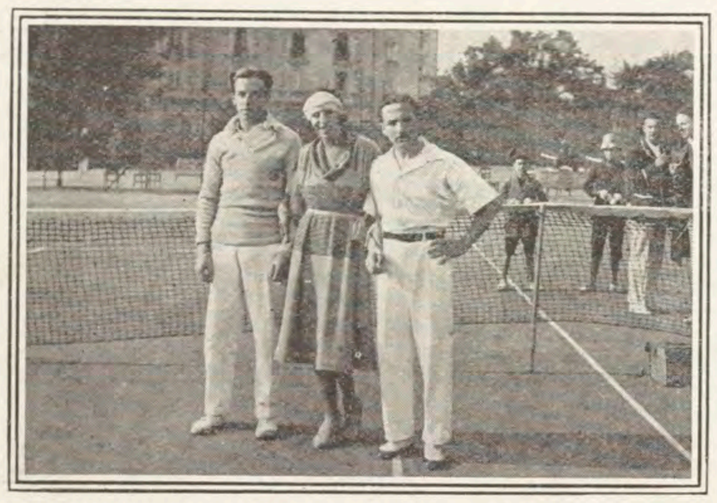
Les principes d'utilisation du cheval ont varié suivant les époques et les pays, en Grèce, à Rome et dans les derniers siècles, en raison des progrès, réalisés dans l'art de l'équitation, comme aussi en raison de l'évolution constatée dans les races de chevaux.

TENNIS

LE CHAMPIONNAT DE PARIS INTERCLUBS

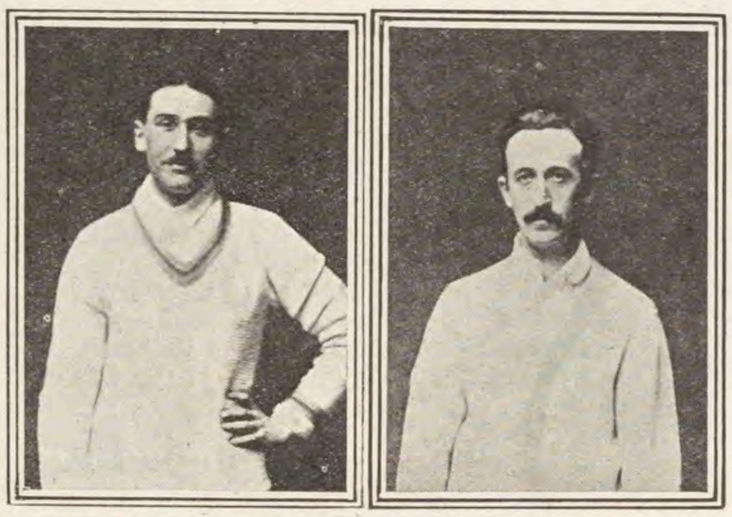
Le Tennis Club de Paris a remporté facilement le championnat de Paris interclubs (courts-couverts) contre le Sporting club de Paris. par 19 victoires à 10.

Le premier jour, Laurentz a battu Decugis assez facilement, prenant sa revanche, de sa défaite par le champion de France 1914 aux championnats du monde et Gobert-Laurentz ont gagné leur double, contre l'équipe Brugnon-Dupont, très en progrès, et qui ont offert une résistance efficace, surtout au deuxième set, qui n'a été gagné que par 8-6. Le deuxième jour a eu lieu deux parties des plus disputées ; d'abord celle de Laurentz, qui a eu une très grosse défaillance contre Dupont au deuxième set, alors qu'il menait 5-2, ce qui a permis au jeune joueur, de remonter et de gagner ce set là et le suivant par 6-4 ; et ensuite, celle de Gobert contre Decugis. Gobert qui n'était pas en possession de ses moyens habituels, perdit facilement le premier set 2-6, au deuxième set, Decugis a mené par 5 jeux à 1 et 40-15 sur son service ; mais à ce moment, très l erveux, il fit une double faute, qui lui a coûté anpartie ; Gobert gagna le jeu et le set 8-6, ensuite, il joua au mieux de sa forme, ne laissant à Decugis que deux jeux au troisième set. A signaler le même jour, la victoire de Guillemaut sur Manset.

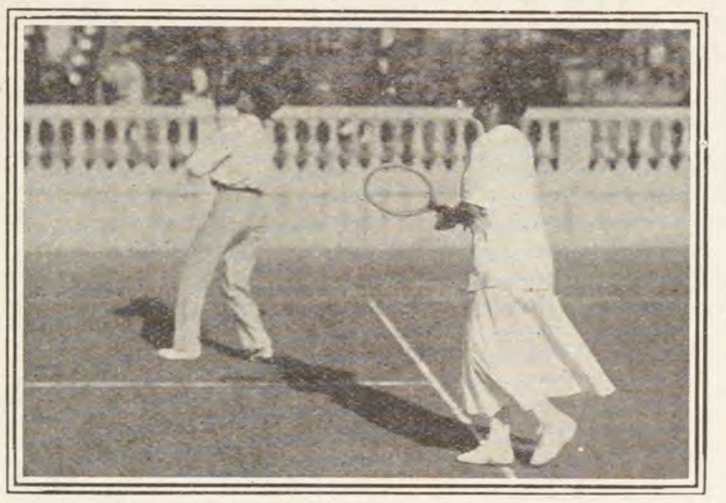


LES PLUS FINES RAQUETTES SE SONT RENCONTRÉES AUX DERNIERS TOURNOIS DISPUTÉS SUR LA COTE D'AZUR. DE GAUCHE A DROITE, GERBAULT, Mlle LENGLEN ET ALBARRAN.

LE CHAMPION DE FRANCE MAX DECUGIS A GAGNÉ POUR LA SECONDE FOIS LA COUPE DE NOEL DE TENNIS. EN FINALE, IL A BATTU FACILEMENT BRUGNON PAR 6-3, 6-2, 6-1.



DANS LE DOUBLE, GOBERT AVEC LAURENTZ, A TRIOMPHÉ DE DECUGIS-GERMOT. GUILLEMAUD (T. C. P) VAINQUEUR DE MAUSET PAR 6-2, 6-2, AUX CHAMPIONNATS.



LE TOURNOI DU CARLTON DE CANNES A OBTENU UN GRAND SUCCÈS. LE 19 JANVIER SE DISPUTAIT LA FINALE DU DOUBLE MIXTE QUI EST REVENUE A MISS RYAN ET RITCHIE.

DUPONT, DU S. C. T. A TRÈS BIEN FIGURÉ AUX CHAMPIONNATS INTERCLUBS DE TENNIS. W. LAURENTZ, A TRIOMPHÉ DE DECUGIS LORS DES CHAMPIONNATS INTERCLUBS.

Le troisième jour, Gobert a également battu Manset, mais en lui laissant un set, Laurentz a battu Brugnon et Brugnon-Dupont l'ont emporté sur l'équipe Guillemaut-Aslangul ; Mme Golding et Mme Vaussard, ayant gagné facilement leurs parties contre Mlle Chanlaire et Mlle Charnelet, la victoire se trouvait déjà acquise au T. C. P.

Le dernier jour, fut celui des remplaçants. Mlles Devé-Aslangul, durent s'incliner devant Mmes Gallay-Dupont, qui, plus tard dans la journée, furent battus à leur tour en trois sets par Mlles Conquet-Tavernier. Aslangul perdit facilement contre Decugis, puis Gobert gagna contre Brugnon, Laurentz ne se présenta pas contre Manset et Tavernier fut battu par Dupont en deux sets très disputés. — W, Laurentz.

COUPE DAVIS

L'Australie a battu l'Angleterre, dans la finale de la Coupe Davis, qui s'est disputée le mois dernier à Melbourne. Les Australiens gagnèrent par 4 matches à 1. Le premier jour, Kingscote (Anglais) a battu Anderson (Australien) en 3 sets et Patterson (Australien) a été vainqueur de Lowe (Anglais) en 4 sets. Le deuxième jour vit l'écrasement de l'équipe de double anglaise composée de Kingscote.Beamish, par l'équipe australienne Brookes-Patterson (6-0, 6-0, 6-2) et le troisième jour Patterson gagna contre Kingscote en 3 sets et Anderson fut vainqueur de Lowe en 5 sets très disputés.

Informations.

Le match de tennis Paris-Londres, interrompu pendant la guerre, se rejouera le 3, 4 et 5 avril prochain au Tennis Club de Paris.

R. N. Barnes, le joueur anglais bien connu, vient de se fiancer avec Miss Dunkels.

Le championnat simple de Johannesburg s'est joué à la fin de novembre et a été gagné par Winslow (gagnant des jeux olympiques), battant dans la finale R. F. Le Sueur après une partie très disputée ; le score fut de 3/6-6/3-2/6-6/2-13/11.

Résultats techniques.

·ℭ 4 Janvier, Paris. — Coupe de Noël. Finale simples Messieurs: Decugis bat Brugnon 6-3, 6-2, 6-1. Simples Dames : Mlle Suzanne Amblard bat Mlle Conquet 6-2, 6-0. Mixte-double : Mlle Suzanne Amblard-Germot bat Mlle Blanche Amblard-Piel 6-1, 6-2.

·ℭ 10-11 Janvier, Cannes. — Tournoi de l'Hôtel Beau-Site : Finale simple Dames : Mlle Lenglen bat Mrs O' Neill par 6-1, 6-0. Finale simple Messieurs : Ritchie bat Dudley par 6-1, 6-2. Finale double Messieurs : Albarran-Gerbault battent Ritchie-Walles Myers par 4-0, 6-1, 6-4. Finale double mixte : Mlle Lenglen-Albarran battent Miss Ryan-Wallis Myers 6-3, 6-1.

·ℭ Match T. C. P. contre S. C. P — Premier jour. Manset (S. C. P.) bat Mény (T. C. P) 7-5, 6-2 ; Brugnon (S. C. P.) bat Guillemaut (T. C. P.) 6-4, 5-7, 6-3 ; Gobert (T. C. P.) bat Dupont (S. C. P.) 6-4, 7-5 ; Laurentz (T. C. P.) bat Decugis (S. C. P.) 6-2, 6-4 ; Gobert-Lautentz (T. C. P.) battent Brugnon-Dupont (S. C. P.) 6-1, 8-6 ; Guillemaut-Aslangul (T. C. P.) battent Decugis-Germot (S. C. P.) W. O. ; Mme Golding (T. C. P.) bat Mlle Charnelet (S. C. P.) 6-1, 6-0 ; Mme Vaussard (T. C. P.) bat Mlle Chanlaire (S. C. P.) W. O.

·ℭ Deuxième jour. — Brugnon (S. C. P.) bat Mény (T. C. P.) 6-3, 6-4 ; Dupont (S. C. P.) bat Laurentz (T. C. P.) 3-6, 7-5, 6-4 ; Gobert (T. C. P.) bat Decugis 2-6, 8-6, 6-2 ; Guillemaut (T. C. P.) bat Manset (S. C. P.) 6-2, 6-2 ; Mme Golding-Laurentz (T. C. P.) battent Mlle Chanlaire-Germot (S. C. P.) W. O. ; Mme Golding-Vaussard (T. C. P.) battent Mlles Chanlaire-Charnelet (S. C. P.) 6-2, 6-4.

·ℭ Troisième jour. — Dupont (S. C. P.) bat Aslangul (T. C. P.) 6-3, 7-5 ; Guillemaut (T. C. P.) bat Decugis W. O. ; Gobert (T. C. P.) bat Manset (S. C. P.) 6-1, 4-6, 6-1 ; Laurentz (T. C. P.) bat Brugnon (S. C. P.) 6-3, 9-7 ; Gobert-Laurentz (T. C. P.) battent Decugis-Germot (S. C. P.) W. O. ; Brugnon-Dupont (S. C. P.) battent Guillemaut-Aslangul (T. C. P.) 8-6, 6-2 ; Mme Golding (T. C. P.) bat Mlle Chanlaire 6-0, 6-0 ; Mme Vaussard (T. C. P.) bat Mlle Charnelet (S. C. P.) 6-1. 6-1.

·ℭ Quatrième jour. — Decugis (S. C. P.) bat Aslangul (T. C. P.) 6-1, 6-0 ; Manset (S. C. P.) bat Laurentz (T. C. P.) W. O. ; Dupont (S. C. P.) bat Tavernier 11-9, 6-4 ; Gobert (T. C. P.) bat Brugnon (S. C. P.) 8-6, 6-3 ; Mme Gallay-Dupont (S. C. P.) battent Mlle Devé-Aslangul (T. C. P.) 14-12, 9-7 ; Mlles Conquet-Tavernier (T. C. P.) battent Mmes Gallay-Dupont (S. C. P.) 6-2, 5-7, 6-2 ; Mlles Devé-Aslangul (T. C. P.) battent Mlle Chanlaire-Germot (S. C. P.) W. O.

·ℭ 16 janvier, Sydney. — Coupe Davis : Patterson (Australie) bat Lorite (Angleterre), par 6-4, 6-3, 2-6, 6-2 ; Kingscote (Angleterre) bat Anderson (Australie) par 7-5, 6-2, 6-4. — Anderson (australien) bat Lorde (anglais), par 6-1, 5-7, 6-3, 4-6, 12-10. — Patterson (australien) bat Kingscote (anglais), par 6-1, 6-4, 8-6. — Brookes-Patterson (australiens), battent Beasmish-Kingscote (anglais), par 6-0, 6-0, 6-2.

·ℭ 19-20-21 janvier. — Cannes, Tournoi du Carlton. Finales Dames. Mlle Lenglen bat Miss Ryan, par 6-0 6-1. Double messieurs, Gerbault-Albarran battent Dudhy-Hunter 6-2, 4-6, 6-0. Double mixte. Miss Ryan-Ritchie battent Mlle Suzanne Lenglen-Albarran par 6-1. 4-3. Simple messieurs. Ritchie bat Hunter 6-3, 7-5.

LE 22 FÉVRIER AU STADE BERGEYRE, LES ÉQUIPES DU STADE FRANÇAIS ET DU COMITÉ DE PARIS SE SONT RENCONTRÉES. LE MAUVAIS ÉTAT DU TERRAIN NE PERMIT AUCUNE DESCENTE DE PLUS DE 10 MÈTRES. CETTE PARTIE QUI PROMETTAIT SE TERMINA PAR UN MATCH NUL 0 A 0. A DROITE, L'ÉQUIPE DU STADE, A GAUCHE, LE TEAM DU COMITÉ DE PARIS.

L'ÉQUIPE D'EN AVANT, QUI A GAGNÉ LE PREMIER MATCH DU CHAMPIONNAT FÉMININ DE FOOT-BALL. L'ÉQUIPE DE FEMINA-SPORTS FUT BATTUE PAR 2 BUTS A RIEN. (11 JANV.)

HOCKEY

AVANT FRANCE-BELGIQUE

Depuis le mois dernier, les championnats de Paris n'ont guère avancé : les vacances de Noël et du Jour de l'An, ainsi que les inondations, en sont la cause.

Il n'y eut d'intéressant à noter que les deux très nettes victoires du Stade sur l'Olympique, l'une en championnat, la deuxième en match exhibition à Dreux.

La fin de janvier aura été plus intéressante, puisque nous aurons eu les matches définitifs de la poule aller, à savoir P. U. C.-Racing et Racing-Stade, ainsi que le match Stade-P. U. C. que la Commission de Paris fait rejouer.

Le P. U. C. sera privé de Carcanagen, parti en Syrie, alors que le Racing est renforcé de Versini et de Girard (ça ne nous rajeunit pas !) et le Stade du capitaine anglais Staincombe : il y aura du beau sport à la Faisanderie !

En attendant le match France-Belgique qui doit, sous toutes réserves, se disputer le 22 février, nous avons eu une partie de sélection qui promettait beaucoup et qui n'a rien tenu du tout : je veux parler du match Paris-Stade. L'Olympique, par l'entremise de Moreau, ayant obligeamment offert son terrain du Stade Bergeyre, la Commission n'a pas cru devoir le refuser ; mal lui en prit, car les équipes jouèrent dans un véritable cloaque, sur lequel aucune descente de plus de 10 mètres n'était possible : ce fut une piteuse démonstration du hockey, qui se termina naturellement par un match nul (0 à 0) : il faut qu'on nous donne une réédition de ce match sur un bon terrain, le plus tôt possible. — André Barast.

Résultats techniques.

18 janvier. — Paris. Racing et P. U. C. nul 1 à 1.

SPORTS FÉMININS

RECORDS DE NATATION

Chaque mois, nous avons la douce satisfaction d'enregistrer de nouveaux succès à l'actif des femmes sportives. C'est ainsi que, pour la natation, la Fédération anglaise vient d'homologuer une série de performances remarquables constituant des records du monde, battant de loin, de très loin même parfois, les temps précédents. Jugez-en :

220 yards : Miss Constance Mabel Jeans, en 3 m. 4 s. (ancien record, Miss D. Curwen 3 m. 8 s.).

D'où gain de 4 secondes ce qui est considérable sur une distance aussi courte.

300 yards : Miss Constance Mabel Jeans, en 4 m. 20 s. (ancien record du monde, Miss D. Curwen, 4 m. 25 s. 2/5 ; record français, Mlle Suzanne Wurtz, 5 m. 2 s. 1/5).

On voit que nos ondines ont encore fort à faire pour rivaliser avec les nageuses anglaises, américaines et australiennes. Cette différence de 39 s. 1/5 sur 300 yards est douloureuse pour le muscle français !

440 yards : Miss Constance Mabel Jeans, en 6 m. 42 s. (record du monde, Miss Vera Neave, en 6 m. 57 s. 4/5).

Encore une belle victoire sur la montre : 15 secondes d'écart :

550 yards : Miss Constance Mabel Jeans. en 7 m. 40 s. (record du monde, Miss Vera Neave, en 7 m. 52 s.).

Un gain de 12 secondes !

On conviendra que miss Constance Mabel Jeans est une nageuse dans le genre de Norman Ross, le fameux Australien. Et bien des champions de classe auraient de la peine à lui tenir tête. C'est en octobre dernier, à Nottingham, que l'athlète anglaise a réalisé cette admirable série de performances.

Un autre record a été homologué se rapportant à un exploit de natation accompli en septembre dernier, à Liverpool, par miss May Spencer.

Il s'agit des 150 yards sur le dos : l'ancien record appartenait à miss Lucy Morton qui avait nagé la distance en 2 m. 19 s. 2/5. Miss May Spencer a abaissé le temps à 2 m. 15 s.

Enfin, le 25 septembre 1919, Mis Hida Daud, a réussi à s'attribuer le record du monde féminin de plongeon, en sautant de 66 pieds 6 pouces 1/2, soit 20 mètres 30 centimètres.

Félicitons ces nageuses et citons-les en exemple. Mais que voulez-vous, il existe en Angleterre une multitude de piscines permettant de s'entraîner d'une façon continue. Nous ignorons ce raffinement (!) en France, pays de l'idéal et de la poésie, plus que du confort et de l'hygiène.— Jeanne May.

Information.

Academia va entrer dans sa sixième année d'existence. Fondée en pleine guerre par M. G. de Lafreté, elle vient d'enregistrer sa 2.400e adhésion et compte plusieurs filiales en province. Toutes les méthodes (suédoise, rythmique, gymnastique-danse, harmonique, etc.) y sont enseignées par des professeurs réputés : MM. Carlsten et Paul Lévêque ; Mmes ou Mlles Jeanne Ronsay, Irène Popard, de Viggiani, Odic-Kintzel, Goloveski, Yvonne Mongin, Guerrapin, Plain, etc. On y pratique tous les sports : natation, aviron, athlétisme, hockey, tennis, escrime (Mme Gardère), cross-country, football, équitation, basket-ball, etc. Il y a également au programme des cours d'art, de musique, danse, utilité.

Résultats techniques.

11 Janvier. — Football-Association : En Avant bat Femina-Sports par 2 à 0.

25 janvier. — Football-Association. Femina Sports bat Académia par 5 à 0.

LES CHAMPIONNATS FÉMININS DE FOOTBALL-ASSOCIATION, ONT COMMENCÉ LE 11 JANVIER PAR LE MATCH EN AVANT-FEMINA SPORTS. EN AVANT GAGNA PAR 2 BUTS A 0.

CULTURE PHYSIQUE

L'ÉDUCATION PHYSIQUE A L'ÉCOLE

Nous aurions fort bien pu recevoir d'un de nos clients la lettre suivante :

Mon cher Docteur,

Je vous ai quitté l'autre jour un peu déçu. Ainsi le jeune homme que je vous ai conduit se trouve figé en mauvaise attitude. Sa colonne vertébrale est désormais déviée, ainsi malgré toutes les gymnastiques correctrices nous n'obtiendrons pas un retour à la normale.

Vous avez prononcé devant moi quelques paroles révélatrices et attribué, n'est-il pas vrai, cette malformation définitive à la vie scolaire vécue par mon enfant. Peut-être mes yeux de père eussent-ils dû plus tôt se rendre compte, mais vous m'excuserez, je ne suis pas médecin. Ai-je besoin d'ailleurs de me justifier ? Non. Beaucoup de pères pour ne pas dire tous sont dans mon cas. Avec la meilleure des volontés, il leur est impossible d'être les éducateurs de leurs fils. Le pourraient-ils, que l'enseignement français, la loi même les obligeraient à laisser à d'autres le soin d'apprendre à la jeunesse ce que le certificat d'études, le baccalauréat, les licences, le doctorat, exigent d'eux.

Aussi bien, mes récriminations vont revêtir une forme positive. Je vous demanderai de bien vouloir m'établir sur papier timbré, je vous prie, un certificat médical, en bonne et due forme, relatant les flèches de déviation et l'atrophie thoracique consécutive. Peut-être sera-ce un fait nouveau, mais j'ai l'intention de saisir la justice de ce cas particulier qui n'est pas — hélas ! — vous le savez mieux que moi, un fait isolé. Il est à tout «état de choses » des responsables. Je tiens à ce que mon héritier sache bien que j'ai fait pour lui tout ce qu'il était possible de faire. Une rente servie par l'État n'aura, malheureusement, aucune efficacité réparatrice. Elle sera du moins un palliatif à son irrémédiable infirmité.

Je crois ma plainte ultra-recevable. La responsabilité « physique » de l'instituteur est positivement jugée. Tous les pères de famille ont présent à l'esprit le cas de ce jeune collégien qui s'est fracturé le bras en tombant dans la cour du lycée et dont l'impotence a été évaluée par les tribunaux, la responsabilité civile incombant au chef de l'établissement.

Encore ce jeune potache était peut-être un maladroit. Mon fils, cher Docteur, est plus irresponsable, car s'il est un maladroit en cette lamentable affaire, ce n'est certainement pas lui. C'est le maître ou ce sont les maîtres successifs, les proviseurs, le ministre de l'Instruction Publique — qui sais-je ? — qui ayant charge de faire un homme de ma progéniture en ont fait un infirme relatif.

Et cette responsabilité m'apparaît d'autant moins atténuée que, depuis les débuts du monde, il y a eu assez d'enfants et assez de pédagogues pour qu'on puisse s'apercevoir que bon an mal an des milliers d'adolescents se dévient, s'étiolent, sans que la race humaine, dégénérée physiquement, soit très régénérée intellectuellement.

Excusez, mon cher Docteur, cette longue lettre. J'ai voulu justifier, s'il en était besoin, cette demande de certificat qui, au prime abord, pouvait nous apparaître étrange. Mais vous en aurez bien d'autres à établir le jour où Monsieur le Ministre sera condamné.

Veuillez croire je vous prie,...

Pour copie conforme,

Dr Bellin du Coteau.

ASPIRATEUR ÉLECTRIQUE de POUSSIÈRES

Fonctionne sur courant continu ou alternatif.

HYGIÈNE — *S'adapte à une prise de courant ou à une douille de lampe électrique.* — **SANTÉ**

4 Modèles

Demander Notices : Sté Ame ÉLECTRO-LUX, 24, Rue du Mont-Thabor, Paris.

MONTRE 8 JOURS

POUR AUTOMOBILE

de la Grande Marque Française

LIP

Concessionnaires exclusifs pour la France

ANZANI & ROBIN

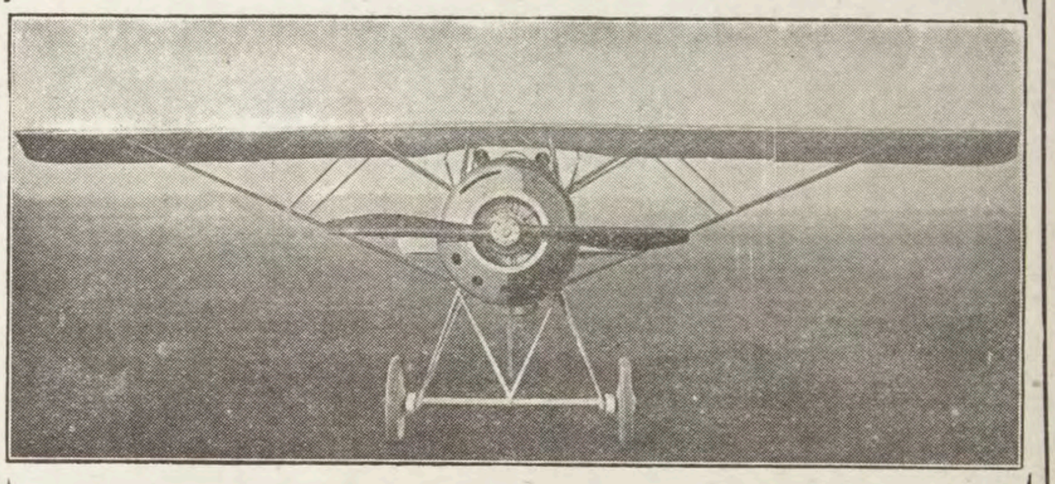
Fournitures générales pour Automobiles

6 -:- Place du Combat -:- 6

PARIS (XIXe)

TÉL. : NORD 82-79

"Aéroplanes Morane-Saulnier"



Société Anonyme de Constructions Aéronautiques

3, RUE VOLTA

PUTEAUX (Seine)

Derniers Progrès de la Science Optique et Mécanique

Catalogue franco.

Jumelles Stereo-Prismatiques

"HUET"

Série "POSTBELLUM"

Société Générale d'Optique
Société An. des Anciens Etablissements

HUET et Cie et

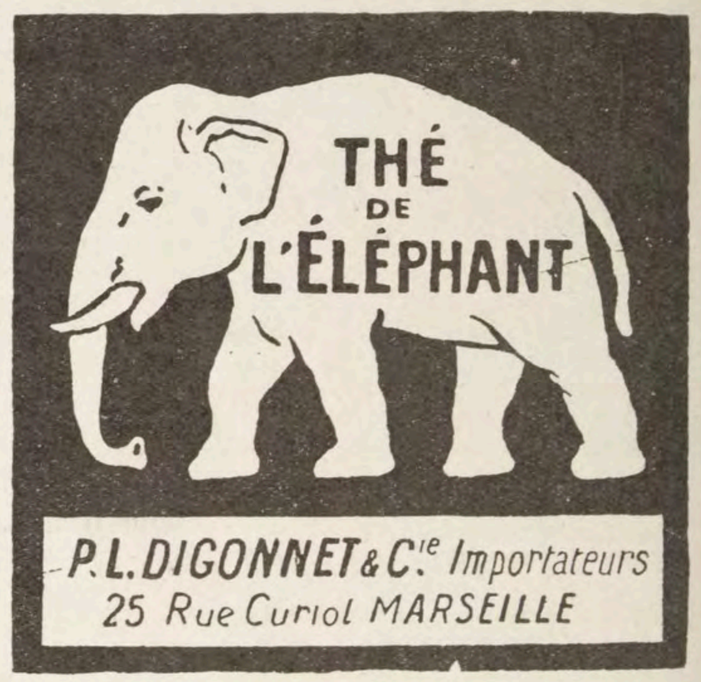
Jumelles FLAMMARION

Maison fondée en 1854.

76, Boulevard de la Villette, PARIS

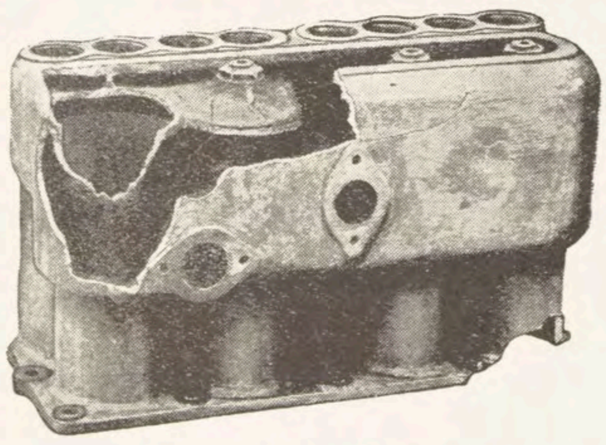
Anciennement, 114, rue du Temple.

Exiger sur chaque jumelle le mot **Huet** tout court



SOUDURE AUTOGÈNE, Garantie sur tous Métaux

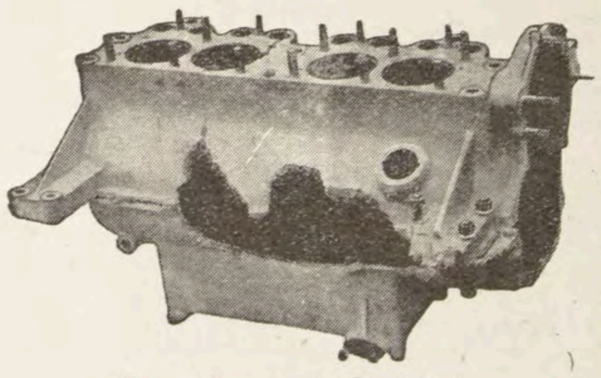
Réparations pour l'Automobile de toutes pièces cassées ou usées



Groupes de 4 cylindres fonte.

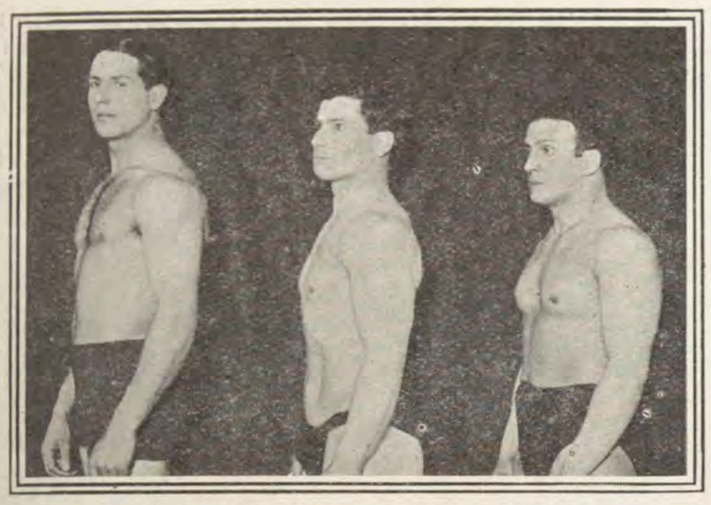
SPÉCIALISTES pour

CYLINDRES
CARTERS
VILEBREQUINS
ENGRENAGES
CHASSIS
= BATIS DE MACHINES =



Carter de moteur aluminium.

Victor JACQUET, 20, Boulevard de Villiers, LEVALLOIS (Seine) -:- Téléph. : LEVALLOIS 556



LES LAURÉATS DU CONCOURS DE BEAUTÉ PLASTIQUE. DE GAUCHE A DROITE, CANULLI, CADIM ET BRANCIATTIO, CLASSÉS 1er, 2e ET 3e DU CLASSEMENT GÉNÉRAL.

DÉPART DE LA PREMIÈRE POULE DU CHAMPIONNAT D'HIVER DE DEMI-FOND, COURU LE 11 JANVIER AU VÉLODROME D'HIVER. DE GAUCHE A DROITE : LINART, WILEY, SÉRÈS.

LOUET, LE JEUNE SPRINTER QUI S'EST RÉVÉLÉ AUX DERNIÈRES RÉUNIONS DU VÉLODROME D'HIVER. IL POSSÈDE UNE BONNE TACTIQUE ET POINTE FINALE TOUT A FAIT JOLIE

CYCLISME

CHAMPIONS D'HIER ET DE DEMAIN

En jetant un coup d'œil sur les palmarès les plus complets, on trouve souvent les mêmes noms, confirmation évidente d'une classe réelle, d'une aptitude spéciale. Et si l'on étudie les dispositions des gagnants, des vrais champions, on peut tirer des conclusions assez décevantes.

C'est ainsi que nous voyons dans le Championnat du monde, des hommes comme Protin, Bourrillon, Major Taylor, Friol et Ellegaard, dont la qualité principale a été le sprint dans sa forme la plus pure ; nous y voyons aussi les Arend, les Banker, les Jacquelin, les Poulain, les Hourlier et les Dupré qui ont dû pour gagner leur titre combiner leur tactique avec leurs aptitudes à la vitesse pour arriver à figurer en tête dans le grand *event.*

Et pour parler d'autres individualités que de professionnels avoués, n'y a-t-il pas, au moment des Jeux Olympiques d'Anvers, une indication sérieuse à recueillir, en comparant les moyens d'action d'un Zimmerman (qui ne fut jamais champion professionnel), d'un Jaap Eden, d'un Lehr, d'un Paul Albert, d'un Keed, d'un Verri, d'un Bailey, etc. Les uns étaient des hommes à emballage soutenu, les autres étaient des sprinters émérites et d'autres encore étaient des tacticiens de premier ordre.

En demi-fond, la comparaison est peut-être plus hasardée parce que les performances dépendaient d'une aide mécanique plus ou moins bien comprise, plus ou moins bien appliquée, plus ou moins heureuse. Et cependant, il serait ridicule de nier la grande classe de Michaël, de Chase, de Huret, de Stocks, de Rolb, de Walthour, de Darragon, de Parent et de Guignard.

Ces observations qui concernent les championnats du monde s'appliquent également aux divers championnats de France, et il ne viendra à l'idée de personne de contester la valeur sportive de de Civry, de Médinger, de Cottereau, de Cassignard, de Morin et autres qui n'ont pas pu franchir, en vitesse, le fossé qui les séparait du grand résultat mondial.

En demi-fond, y a-t-il le moindre doute sur la classe des Dubois, des Terront, des Charron, des Lesna, des Baugé, des Bouhours, des Taylor, des Champion, des Contenet, etc.

Sur la route, oserait-on nier la virtuosité des Garrigou, des Alavoine, des E. Georget, des Lapize, tous champions de France.

Se permettrait-on, pour des épreuves de longue distance de restreindre la réputation de Huret, Rivierre, Walters, Cordang, Petit-Breton, Léon Georget, Pottier dans le Bol d'Or ; de Garin, de Trousselier, de Faber, de Lapize, de Thys, de Defraye, etc., dans le Tour de France ; de Milles, Stéphane, Cottereau, Lesna, Linton, Rivierre, Garin, Aucouturier, Van Houwaert, Mottiat, etc., dans le Bordeaux-Paris...

Et puisqu'il faut tout envisager qui suspectera le mérite des recordmen Guignard, Walters, Verbist, Brécy, Grogna, Berthet, Egg, etc.

Tout cela, voyez-vous, c'est la gloire du passé, l'exemple pour les jeunes, le stimulant pour les générations futures.

Quelle est la situation au lendemain de la terrible guerre que nous venons de subir ?

Les grands sprinters sont tombés au champ d'honneur : Friol et Hourlier ne sont plus ; les grands routiers Lapize et Faber, héros de la guerre, ont immortalisé le sport cycliste au point de vue patriotique dans l'histoire ; d'autres encore, tous regrettés, ont laissé des vides qu'il est difficile de combler mais qui n'ont pas néanmoins affecté la popularité du sport cycliste. Les « jeunes » remplaçant les « anciens », sont entrés dans la carrière et bientôt, inspirés par les prouesses de leurs aînés, les nouvelles révélations montreront que la race a toujours du « ressort » et de l'énergie pour continuer les traditions glorieuses.

C'est ainsi que nous avons vu, en vitesse, poindre à l'horizon les silhouettes de Sergent, devenu champion de France, de Dupuy, de Meurger, de Pouchois, de Schilles, indépendamment des champions étrangers Piani, Mœskops, Leene, Kaufmann, Van Bever, Moretti, etc. — C'est la classe actuelle qui se trouve encore en lutte avec quelques anciens qui ont conservé des velléités de vitesse et de nouveaux dont l'étoile naissante apparaît encore faiblement au firmament du sport. — Parmi ces derniers on avait signalé déjà la venue de Peyrode dont une indisposition vient de retarder la révélation, de Duclair, de Parisot, et autres Louet.

En demi-fond, les champions Sérès et Linart ont maintenu le prestige de la spécialité fortement atteint par la retraite de Guignard, la mort de Darragon et l'abstention volontaire de L. Didier. Mais les Américains Carman et Wiley sont venus à la rescousse des « vieux », tandis que Miquel, Honoré Fossier, Juby, Verkeyn, Vanderstuyft, Lavalade et Léonard, plus ou moins jeunes, ne représentent pas moins l'équipe qui devra l'année prochaine encore fournir un effort sérieux pour conserver au sport derrière motos, le mérite de l'attraction qui a fait son succès.

Somme toute, l'avenir s'annonce encore comme appréciable tant sur piste que sur route, et imprudents seraient ceux qui désespéreraient du sport cycliste, toujours populaire, toujours suivi.

Cette année, l'année de la restauration sera, au surplus, très brillante si l'on en juge par les projets déjà mûris.

En vitesse, indépendamment des épreuves classiques habituelles, nous reverrons le Grand Prix de Paris et très probablement les Championnats du monde. En demi-fond, la lutte franco-belgo-américaine sera plus ardente que jamais, mais c'est sur la route surtout que la compétition sera la plus intéressante à suivre.

Indépendamment des Paris-Roubaix, des Paris-Tours, des Bordeaux-Paris, des Tours de France, nous avons au calendrier une grande épreuve nouvelle, organisée par le *Journal*, à l'occasion des Jeux Olympiques et qui empruntera le parcours Milan-Lyon-Paris-Anvers en trois étapes. Il y a encore le Circuit des Nations de l'*Echo des Sports ;* un Paris-Nancy, du *Petit Journal*, un Grand Prix de la Marne, du *Sporting*, le Circuit de Paris de l'*Intransigeant*, etc. — C'est à se demander si les routiers ne vont pas être submergés par les occasions de se produire utilement. On parle même d'un Championnat du monde de la route !... Le véritable champion ne sera-t-il pas celui qui aura gagné le plus de courses classiques ? — J.-C. Sels.

Résultats techniques.

·Ç 4 Janvier. — Championnat d'Hiver de vitesse 1re épreuve : 1er Sergent ; 2e Piani ; 3e Goullet.

·Ç 11 Janvier. — Championnat d'Hiver de demi-fond. Première poule. Premier match (40 km.) : 1er Sérès en 33' 1" 4/5 ; 2e Linart à 70 m. ; 3e Wiley à 110 m. — Deuxième Poule. Premier match (40 km.) : 1er Fossier en 32' 46" 1/5 ; 2e L. Vanderstuyft à 1.435 m. ; 3e Miquel à 1.930 m.

·Ç 18 janvier. — Vélodrome d'Hiver. Championnat d'Hiver de vitesse (2e manche) : 1er Sergent, 2e Goullet, 3e Leene. Match Egg-Deruyter. 1ere manche (1.000 m.) : 1er Egg, 2e Deruyter, 2e manche (10 km.) : 1er Egg, 2e Deruyter.

·Ç 22 janvier. — Vélodrome d'Hiver. Championnat d'Hiver de vitesse (2e manche) : 1er Sergent, 2e Mœskops, 3e Leene.

·Ç 25 janvier. — Vélodrome d'Hiver. Championnat d'Hiver de demi-fond (40 km.). Première poule, deuxième match : 1er Sérès 33' 6" 3/5, 2e Carman à 200 m., 3e Wiley. Deuxième poule, deuxième match : 1er Miquel en 33' 4" 1/5, 2e Lavalade à 4 tours, 3e Fossier.

Bruxelles. — Critérium de vitesse : 1er Piani, 10 points, 2e Sergent, 9 points, 3e Jean Louis.

YACHTING

LA FÉDÉRATION DU YACHTING DE COURSE

Un fait excessivement important vient de se passer dans le sport, qui paraissait le moins à l'avant-garde, le plus archaïque comme mécanisme, le plus autocratique comme direction : le yachting.

Le 22 décembre dernier, le Congrès des Sociétés Nautiques de France, réuni au siège social du Yacht Club de France, comprenant 21 délégués, représentant 36 Sociétés Nautiques et 114 voix et 6 propriétaires, des yachts de courses des séries réglementaires, soit 129 voix en tout, a dépossédé le Y. C. F. de son autorité nationale et décidé de créer la Fédération française en Yachting de Course seul dirigeant, et seule autorité nationale de ce sport en France et à l'Etranger.

Quelle était donc auparavant l'organisation du Yachting français ? Elle datait de cette époque pas très lointaine et cependant préhistorique où la manifestation sportive n'était qu'un défi entre deux ou plusieurs personnes pour le plaisir de faire preuve d'une supériorité.

Donc, ces amateurs de défis nautiques érigèrent par la force des choses, puisqu'ils étaient seuls et qu'ils avaient de l'argent, le Yacht Club de France qu'ils fondaient en Société d'Encouragement et en Autorité Nationale.

Le temps passa, de nouveaux groupements se créèrent, les plus actifs et les plus riches absorbèrent les précédents, mais le Y.C.F. ou l'U.Y.F. se reformèrent toujours sur les mêmes bases et les mêmes directives de Société d'Encouragement.

Mais le sport, lui, changea ; d'exception, il devint généralité, les moyens se perfectionnèrent, les séries se formèrent, les Sociétés naquirent, les régates d'individus à individus, devinrent des régates de sociétés à sociétés, de régions à régions et enfin de nations à nations.

Cependant, l'organe créateur était resté le même, toujours cette chère vieille chose, le Club fondateur dont les créateurs, sportsmen jadis, ne naviguaient plus que dans des fauteuils.

Alors un jour, le cadre trop étroit, craqua, la base trop faible sous le poids de l'édifice accru, s'écroula et le Yacht Club de France qui aurait dû commander l'évolution, la précéder et la diriger dans ses nouvelles voies, se trouva n'être plus qu'un très beau club ayant un beau passé, mais un club tout court néanmoins.

Evidemment, cela ne s'est pas passé tout d'un coup : en 1906, à la création de la nouvelle jauge de course, pour la première fois l'ère des courses de nations à nations vit le jour, et on créa une jauge internationale, le Y. C. F. de par les fonctions qu'il s'était attribuées lui-même, était le protecteur de cette jauge et son défenseur en France. Les jeunes, les ardents du sport, virent là un progrès ; on allait pouvoir se mesurer avec les voisins, les Anglais notamment, c'était la rénovation du Yachting. Or, quelque temps après, certains amateurs, certains mathématiciens en mal d'équations, trouvèrent que cette fameuse jauge internationale n'était pas ce qu'on avait rêvé, et ils créèrent d'autres formules pour établir d'autres bateaux, ceux-là bien nationaux, et le Y. C. F. défenseur de la jauge internationale fut le foyer de cette éclosion de jauges non réglementaires et après avoir favorisé leur venue au monde, il favorisa de tout son poids de Société d'Encouragement et d'Autorité Nationale leur développement, émus de cette dispersion des forces du Yachting, de cet émiettement qui était contraire à l'esprit du Congrès.

Alors, les coureurs de régates internationales se voyant lésés, abandonnés par ceux qui devaient les protéger, se réunirent et créèrent en 1910, l'Association Française du Yachting de course, syndicat de défense, en principe sportif, de l'internationalité de la compétition.

De ce jour-là, ce fut la bataille, longue, incessante. Le Y. C. F. au début, ne prit pas l'Association au sérieux. Il la laissa faire, avec le sourire d'un danois pour un fox-terrier. Mais lui, le fox-terrier, creusait son trou : il entra au Comité National des Sports où était le Y. C. F. ; le Y. C. F. y sommeillant puissamment, l'Association se mit au travail, si bien que le Y. C. F. se réveilla en sursaut, crut sa dignité en jeu et s'en alla « en faisant claquer ses voiles ».

Quand un danois a laissé sa part de pâtee à un fox-terrier, celui-ci nettoie toute la jatte. L'Association toute seule, toute petite, toute pauvre travailla de plus en plus dans la personne de son président et aussi de tous ses membres qui poussaient dans la mêlée comme des avants écossais.

Elle présida le C. N. S. à l'époque où il prit toute son ampleur ; elle organisa les six fédérations régionales de la France, elle fit courir victorieusement le Mac Miche et son équipe bretonne aux Olympiades de Suède en 1912, elle créa de toutes pièces les championnats de voile de France, manifestation essentielle dans tout sport, à laquelle le Y. C. F. n'avait jamais pensé !

Là alors, le Y. C. F. vit le danger et voulut reprendre sa pâtée ; il commença par la manière forte et déclara interdire les championnats, mais, devant les clameurs des coureurs, il préféra louvoyer et traiter : il convoqua le Congrès de 1913.

Les partis étaient presque de même force, puisque sur une motion transactionnelle la majorité fut de dix-sept voix, le groupe avancé proposa au Congrès de se déclarer Fédération, l'autre, celui des ancêtres combattit cette motion révolutionnaire qu'il devait reprendre, vainement cette fois, pour son compte six ans après. Néanmoins, on jeta du lest, et, pour la première fois, on s'aperçut que dans le sport de la voile, il y avait des coureurs. On créa un Comité du Yachting de course ; avec des membres du Y. C., sous sa présidence et sous sa férule, des représentants des Sociétés et des coureurs purent venir s'asseoir.

Cet organisme bâtard, mi-chèvre, mi-chou ne donna satisfaction à personne, pas même à son promoteur. La situation restait la même quand la guerre arriva, et ce fut dans le yachting un grand silence de cinq années où chacun alla où il crut devoir se rendre.

Dès la reprise, après l'armistice, du sport de la voile, reprise difficile, ardue, où le Y. C. F., il faut lui rendre cette justice, ne fit rien, l'Association fit davantage, les bateaux étaient vendus ou à l'abandon, les équipages étaient décimés ; sans se soucier trop si les régates étaient véritablement réorganisées, elle donna aussi largement qu'elle le put des subsides à ses Fédérations qui voulaient essayer de vivre, telles que celles de la Manche, Paris et Rivières, le Sud-Ouest et la Méditerranée.

Cependant, les rapports des deux groupements n'étaient pas plus cordiaux qu'avant la guerre. L'Association qui s'était remise au travail au C. N. S. non seulement gardait le terrain conquis, mais profitant du mouvement des Pouvoirs publics vers les sportifs qui, après leur avoir fourni d'admirables guerriers pendant la bataille devait leur fournir, sous forme de culture physique, les soldats de demain, elle venait prendre sa part aux crédits votés, soit pour la préparation physique, soit la préparation olympique.

Le Y. C. F. voyait avec dépit cette situation qu'il aurait pu occuper, si, huit ans auparavant, il avait eu foi dans la vie sportive, et s'il avait voulu y collaborer. De là, des heurts, des conciliabules avortés parce qu'ils étaient menés sous le manteau; le terrain d'entente que certains cherchaient ou semblaient vouloir chercher manquait sous les pas, toutes les avances étaient suivies d'une reculade, au baiser Lamourette d'un jour succédait l'ukase du lendemain. En fin de compte, il fallait en finir, les plus modérés se lassaient de ces alternatives perpétuelles, les plus ardents hâtaient le dénouement. Le Congrès du 22 décembre 1919 venait à son heure : cela dura plus de 74 secondes parce que c'était un autre genre de ring, mais, avant même que les gants ne fussent pesés, la décision était prévue.

Maintenant, il va falloir reconstruire une autre maison, plus large, plus aérée, plus facile d'accès ; le sport est universel ou il n'est pas.

Maintenant, il va falloir laisser crouler les chapelles et les coteries, supprimer les antagonismes de régions et les rivalités des pontifes.

Maintenant, il va falloir faire courir sur l'élan de la vague et sous l'effort du vent les grandes voiles blanches.

Maintenant, comme disait Mowgli à ses loups, il va falloir chercher des nouvelles pistes.

JEAN SAVOYE.

LA CARABINE BALLARD, TRANSFORMÉE PAR PETERSON DU DENVER CITY RIFLE CLUB. REMARQUER LE TÉLESCOPE SURÉLEVÉ AU-DESSUS DU CANON ET LE SLING STROP.

TIR

LE CHAMPIONNAT D'AMÉRIQUE

C'EST le Denver City rifle club qui a gagné le grand match général annuel à la carabine des Etats-Unis (stands couverts). Il est donc champion d'Amérique pour 1919-1920 et a, du même coup, battu tous les records américains.

Le championnat se tirait dans les conditions suivantes.

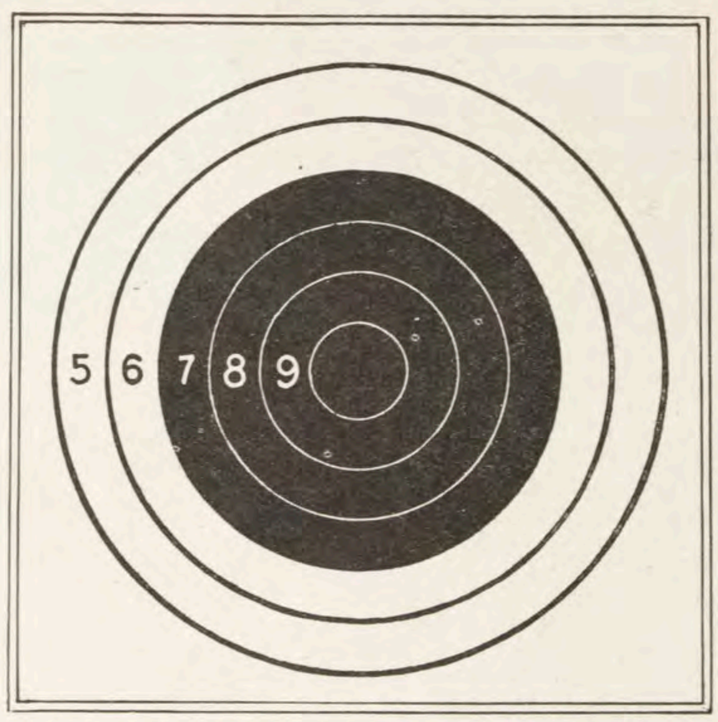
Position : couché. Distance mesurée du bout du canon à la cible : 22 m. 75 (25 yards ou 75 pieds). Cartouches 22, annulaires (5 mm. 63). Cible à 10 zones avec un 10 de 1/2 inch soit 12 mm. 7. (Nous donnons le fac-simile du visuel).

Les armes étaient entièrement libres, sauf en ce qui concerne la détente qui devait peser 3 livres (1.300 gr.). C'est pour cette raison que la Ballard Peterson que nous reproduisons est pourvue d'un télescope formidable, mais n'a pas de double détente. En réalité, à une aussi courte distance, l'inverse semble préférable non seulement au point de vue précision pure, mais aussi au point de vue pratique. Ayant en effet utilisé à la chasse des armes à double détente et des carabines à télescope, nous pouvons affirmer que la double détente est d'un usage infiniment plus *pratique* que n'importe lequel des télescopes actuels. Le poids de l'arme était limité à 10 livres (4 kgr. 370).

Il est étonnant que les Américains réputés si pratiques n'aient pas porté à 50 yards ou même à 100 yards la distance de leur championnat puisque leur cartouche favorite, (la 22 long rifle) se comporte parfaitement à ces portées (45 m. 5 et 91 mètres) en air calme.

Les cas d'utilisation d'un rifle ne commencent en effet à être intéressants qu'aux portées ou le shotgun (fusil de chasse) est impuissant, c'est-à-dire à 50 yards au moins. Une précision de l'ordre de 6 millimètres d'écart n'est utile à 20 mètres qu'à la chasse aux moineaux. Dans la pratique, un gibier digne de ce nom, tiré à cette portée, offre une surface vulnérable avec effets foudroyants de 0 m. 04 de diamètre au moins. Et dès lors, (une cible de ce diamètre rentre dans les capacités d'un bon tireur moyen avec une Winchester 22 automatique open sights ou même d'un très bon tireur avec un pistolet Colt 22 automatique), on ne voit aucune raison de s'encombrer d'un rifle *à télescope* pour un travail de ce genre !...

Les Américains semblent avoir versé dans le même travers d'esprit qui a donné tant de vogue chez nous à l'inutile Bosquette à 12 mètres.



LE VISUEL DE LA CIBLE QUI A SERVI AU CHAMPIONNAT D'AMÉRIQUE EN STANDS COUVERTS QUI FUT GAGNÉ PAR LE CLUB DE DENVER. *(Réduit aux 2/3 de ses dimensions).*

Quoi qu'il en soit, voici le surplus des conditions du match : Le tir avait lieu par équipes de 10 tireurs mais les 5 premiers comptaient seuls pour le classement.

Il y avait dix séances, une par semaine, et à chaque séance seuls les 5 meilleurs résultats étaient retenus quels qu'en fussent les auteurs. De telle sorte par exemple, que le tir de M. Redding 1er à la 9e et 2e à la 10e séance, n'a pas été retenu à la 8e ni à la 5e.

La série était fixe, mais le tireur avait droit à 4 coups de réglage, après quoi, il devait tirer 20 cartouches de suite. Il avait pour ces 24 coups un temps accordé de 30 minutes.

Le tir avait lieu en stands couverts et lumière artificielle. Le score gagnant a été de 9.956 points sur 10.000 soit une moyenne de 9,9 5/10 pour 1000 coups.

C'est très bien, mais, malgré tout, cela « ne casse rien », parce que le 10 était beaucoup trop grand.

Dans des conditions aussi arbitraires, aussi artificielles et aussi éloignées de la pratique que celles admises, il aurait fallu, pour être logique, et pour faire de la vraie « précision » laisser une liberté absolue quant aux armes (c'est-à-dire permettre la double détente, et supprimer la limite de temps), mais en revanche réduire le 10 !

Nous avons, en effet, vu Charles Grasset, dit « le Serpent à Lunettes », réussir en 1900, à Satory, 24 maxima de 40/40 sur 30 séries au Flobert DEBOUT ET OFF HAND dans un 10 de 5 millimètres à 12 mètres. Cela correspond à un 10 de 9 millimètres à 22 m. 75. Or, si Grasset avait tiré couché et s'il avait été équipé d'un télescope, il aurait sûrement fait 30 maxima de suite dans son petit 10. Si, par conséquent, il avait eu affaire au 10 américain (plus grand des 2/5 que le sien, c'est-à-dire grand comme le 9 français) il n'en serait pas sorti une fois sur mille même debout. Seulement, Grasset avait, outre de capacités probablement équivalentes à celles de M. Beck (1er de l'équipe de Denver avec 1995/2000), un armement sans doute beaucoup plus précis que celui des tireurs américains. Je ne partage pas du tout l'admiration de M. Chauncey Thomas pour la Ballard (transformée par Peterson) des tireurs de Denver. Si Ch. Thomas avait eu en mains une Martini de Haemmerli ou de B. S. A. revue par Gerster ou surtout par Grasset, il serait sans doute moins enthousiaste de la Ballard Peterson.

Le canon revu par Peterson présente une particularité assez cocasse ; le forage, qui, à la gueule, est au centre, a été désaxé au tonnerre d'une hauteur égale au rayon du culot de la cartouche : ceci afin de permettre une percussion périphérique avec un mécanisme pour percussion centrale.

Cette obliquité du forage dans le canon est sans doute dépourvue d'inconvénient vu l'épaisseur des parois de celui-ci, néanmoins cela sent l'arme « remodelled » rafistolée. Et ceci confirme, selon nous, ce que nous avons déjà dit au sujet du concours de Maisons-Laffitte : pour le tir pratique *in the open*, les Américains sont sans conteste mieux outillés et mieux entraînés que nous, mais pour la précision pure, ils peuvent au contraire venir chercher en Europe des leçons et des armes.

Seulement, vu son importance PRATIQUE, c'est le premier genre de tir qu'il est utile de développer chez nous avant tout. — BULL'S EYE.

Résultats techniques.

Tir aux Pigeons, Monte-Carlo. — Prix de Rome (26 1/4) : 1ers MM. Cuoneo, Dianin, Ducourneau, don Labargo 5/5. 30 tireurs. — Prix de Londres (Handicap) : 1er M. Jaufert (22 m.), 19/19 ; 2e comte Malvasia della Serra (23 m.), 18/19 ; 3e M. Fauquet (23 m.), 15/16 ; 4e Comte F. de Lazars (29 m. 50), 13/14.

SPORTS d'HIVER

(Voir page 3. Les Championnats de Chamonix.)

Résultats techniques.

Chamonix, 10 janvier. — Hochey sur glace : Servette Hockey Club de Genève bat Hockey Club de Chamonix par 4 à 1.

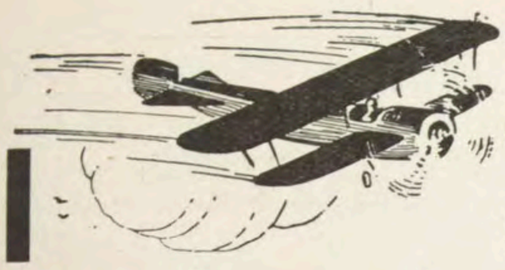
Sainte-Croix, 11 janvier. — Skis : Seniors (12 km., différence d'altitude environ 400 m.) : 1er Ed. Thevenaz en 1 h. 23' 4"; 2e G. Cruchod ; 3e L. Mermod.

18 janvier. — Chamonix. Championnat de France de Hockey sur glace. Chamonix Hockey Club bat Ice Skating Club par 2 à 1. Classement général : 1er Ice Skating Club par 3 à 2.

20 janvier. — Chamonix, Hockey sur glace. Tournoi International, Suisse bat Belgique 14 à 5. France bat Suisse 3 à 1. France bat Belgique, forfait.

22 janvier. — Chamonix. Championnat de France de vitesse 500 m., 1.500 m., 5.000 m. 1er Léon Quaglai (Hockey Club de Chamonix). Coupe Franco-Belge et Challenge de la V. G. A. (1 h.) 1er Léon Quaglia 27 km. 079.700, 2e Guallet 21 km. 405, 3e Willy Schuler 20 km. 331.50.

23 janvier. — Championnat de France de Bobsleigs : 1r Lt Soulier, 2e Sédillon, 3e Berg.



LE

Carburateur ZÉNITH

a permis d'atteindre

les plus grandes vitesses enregistrées à ce jour

Dans l'Air :

285 km. 600 à l'heure

par de Romanet, sur avion Nieuport, à Villacoublay, le 24 octobre 19.9.

Sur Terre :

242 km. à l'heure

sur la piste d'Ormond-Beach, par de Palma, sur voiture Packard, en mars 1919.

Le Carburateur ZÉNITH possède donc

deux records mondiaux de vitesse

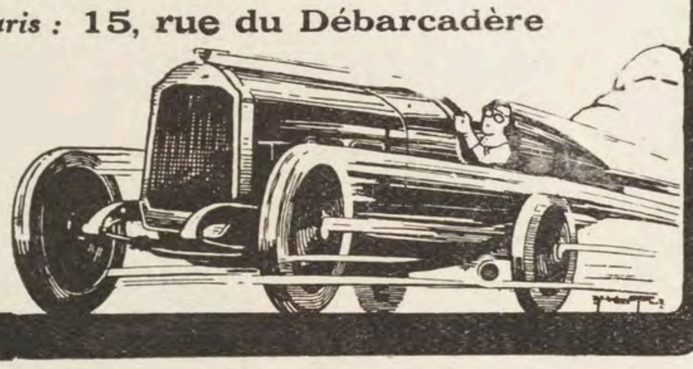
Société du Carburateur ZÉNITH

Siège social et Usines : **51, chemin Feuillat, LYON**

Maison à Paris : **15, rue du Débarcadère**

Usines et Succursales :

**Paris, Londres,
Milan, Turin,
New-York, Détroit,
Chicago, Genève.**



Ceinture Anatomique pour Hommes

du Dr NAMY

Élastique, Élégante
AMAIGRISSANTE

Légère, indéformable, agréable à porter. Sans pattes, sans boucles, sans bordure rigide, évite tous les inconvénients des modèles ordinaires.

Recommandée à tous les hommes qui commencent à "prendre du ventre," ainsi qu'aux sportsmen, automobilistes, cavaliers, etc. Soutient les reins et les organes abdominaux, combat l'embonpoint, et procure bien-être, sécurité des efforts, sveltesse de la taille.

Modèle A. En tissu élastique ajouré et pékiné, *filécru*, similisé. gommes tressées et azurées. Haut. devant : 18 cm. (Tailles au-dessous de 95 cm.) ... ... **50 fr.**

Modèle B. En tissu élastique ajouré à "Damiers" spécial contre l'obésité, *filécru*, gommes tressées et azurées. Haut. devant 22 cm. (Tailles au-dessous de 110 cm.) ... ... **60 fr.**

(Indiquer simplement la circonférence du corps prise au milieu de l'abdomen et la hauteur devant désirée.)

Expédition franco France et Étranger pour les commandes accompagnées de leur valeur en mandat-poste ou en un chèque sur Paris et adressées à :

MM. BOS & PUEL

FABRICANTS BREVETÉS

234, Faubourg Saint-Martin - PARIS (à l'angle de la rue Lafayette *Métro :* Louis-Blanc.)

Lire l'intéressante Notice illustrée sur la « Ceinture du Dr Namy », adressée gratuitement sur demande.

ESTHÉTIQUE, SILENCIEUSE & CONFORTABLE

La Voiture

RENAULT

Plait à la femme élégante

GALERIE D'EXPOSITION
53, Avt des Champs-Elysées
PARIS

Perdue ! un Pyrene l'aurait sauvée.

Que feriez-vous, sans Extincteur Pyrene, si, en route, vous aviez un commencement d'incendie ?

Vous auriez beau essayer l'eau et le gravier, vous assisteriez impuissant à la destruction complète de votre voiture.

Si vous êtes près d'une agglomération, vous arriverez à vous rendre chez vous, mais si vous êtes en pleine campagne, ce sera la vraie panne.

Et vous n'aurez plus de voiture.

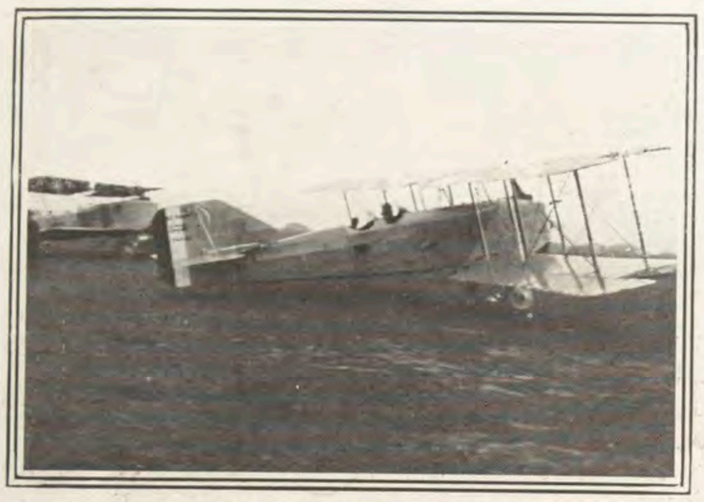
Evidemment, la compagnie d'assurance vous versera une certaine somme, mais ce n'est pas pour cela que, le lendemain, vous pourrez vous procurer cet auxiliaire dont vous avez tant besoin.

Au contraire, si vous avez un Pyrene, dès que les flammes jaillissent, quelques coups de pompe, et vous n'avez aucun dégât, pas même à la carrosserie, car le liquide Pyrene peut être projeté sur n'importe quel matériel, sans laisser la moindre trace.

Remarquez que, pour un retour de flamme, il suffit généralement de 2 ou 3 coups de pompe pour maîtriser l'incendie. Vous remettez votre appareil en place, et il est prêt pour la prochaine alerte.

En vente dans tous les **PRINCIPAUX GARAGES et MAGASINS d'ACCESSOIRES AUTOMOBILES**

Établissements PHILLIPS & PAIN, Ingénieurs-Incendie -:- 1 et 3, Rue Taitbout, PARIS



LE DÉPART DU RAID PARIS-TOMBOUCTOU, QUI EST TENTÉ PAR LE COMMANDANT VUILLEMIN, LE CAPITAINE MÉZERGUES ET LE LIEUTENANT DAGNAUX, A EU LIEU LE 23 JANVIER.

LES ANCIENS BOMBARDIERS DE JOUR SE SONT GROUPÉS SOUS LE TITRE " OIES SAUVAGES ". A LA RÉUNION DU 10 JANV. ASSISTAIENT LE Lt LEMAITRE, SERGENT, LABRIC (AU 1er PLAN).

L'EMBARQUEMENT A MARSEILLE, A BORD DU PAQUEBOT ANGLAIS " DERBYSHIRE ", DU NOUVEL APPAREIL CAUDRON DESTINÉ A POULET ET A BENOIST, EN PANNE, A RANGOON.

AVIATION

DE LA GUERRE A LA PAIX...

Le traité de paix s'est occupé de l'aéronautique. On pouvait craindre qu'il n'en fût pas question. Enregistrons cet inattendu avec béatitude ! Mais il s'agit maintenant de faire respecter les clauses.

Il est utile de les rappeler, de façon que nous puissions plus tard nous rendre compte si l'Allemagne a réussi à s'y soustraire comme elle en a l'intention, comme elle l'a déjà fait.

L'article 179 interdit l'envoi dans n'importe quel pays d'une mission aéronautique quelconque et l'engagement de nationaux allemands dans aucun service étranger.

« Les forces militaires de l'Allemagne ne devront comporter aucune aviation militaire, ni navale. » Elles s'appelleront simplement commerciales ! Dans un délai de deux mois, le personnel de l'aéronautique figurant sur les contrôles sera démobilisé. Selon l'article 201, pendant les six mois suivant la mise en vigueur du traité, interdiction de fabriquer et d'importer aéronefs, moteurs et pièces détachées en Allemagne.

Article 202. — *Dès la mise en vigueur du présent traité, tout le matériel de l'aéronautique militaire et navale devra être livré aux gouvernements des principales puissances alliées et associées dans tels lieux que désigneront lesdits gouvernements; elle devra être achevée dans un délai de trois mois. Dans ce matériel sera compris, en particulier, le matériel qui est ou a été employé ou destiné à des buts de guerre, notamment: les avions et hydravions complets, ainsi que ceux en cours de fabrication, en réparation ou en montage; les ballons dirigeables en état de vol, en cours de fabrication, en réparation ou en montage; les appareils pour la fabrication de l'hydrogène; les hangars des ballons dirigeables et abris de toute sorte pour aéronefs.*

Jusqu'à leur livraison, les ballons dirigeables seront, aux frais de l'Allemagne, maintenus gonflés d'hydrogène; les appareils pour la fabrication de l'hydrogène ainsi que les abris pour les ballons dirigeables pourront, à la discrétion desdites puissances, être laissés à l'Allemagne jusqu'au moment de la livraison des ballons dirigeables; les moteurs d'aéronefs; les cellules; l'armement (canons, mitrailleuses, fusils-mitrailleurs, lance-bombes, lance-torpilles, appareils de synchronisation, appareils de visée); les munitions (cartouches, obus, bombes chargées, corps de bombes, stocks d'explosifs ou matières destinées à leur fabrication); les instruments de bord; les appareils de télégraphie sans fil et les appareils photographiques ou cinématographiques utilisés par l'aéronautique; les pièces détachées se rapportant à chacune des catégories qui précèdent.

Le matériel ci-dessus visé ne devra pas être déplacé sans une autorisation spéciale desdits gouvernements

Nous sommes curieux de savoir de quelle façon seront réglées ces questions. Nous ne voulons pas avoir l'air de sombrer dans le pessimisme, mais nous avons peur !

Article 210. — *La Commission aéronautique interalliée de contrôle représentera auprès du gouvernement allemand les gouvernements des principales puissances alliées et associées en tout ce qui est relatif à l'exécution des clauses concernant l'aéronautique.*

La Commission aura notamment pour mission de recenser le matériel aéronautique se trouvant en territoire allemand, d'inspecter les usines d'avions, de ballons et de moteurs d'aéronefs, les fabriques d'armes. munitions et explosifs pouvant être employés par les aéronefs, de visiter tous aérodromes, hangars, terrains d'atterrissage, parcs et dépôts, d'exercer, s'il y a lieu. le déplacement du matériel prévu et d'en prendre livraison.

Le gouvernement allemand devra fournir à la Commission aéronautique interalliée de contrôle tous les renseignements et documents législatifs, administratifs ou autres qu'elle jugera nécessaires pour s'assurer de la complète exécution des clauses aéronautiques, notamment un état numérique du personnel appartenant à tous les services aéronautiques allemands, ainsi que du matériel existant, en fabrication ou en commande, une liste complète de tous les établissements travaillant pour l'aéronautique, de leurs emplacements et de tous les hangars et terrains d'atterrissage.

Les aéronefs des puissances alliées et associées ont la pleine liberté de survoler l'Allemagne et de s'y poser. Ils jouiront des mêmes avantages que les appareils allemands :

Article 317. — *Les certificats de nationalité, de navigabilité, les brevets de capacité et les licences délivrés ou reconnus valables par l'une quelconque des puissances alliées et associées seront admis en Allemagne comme valables et équivalents aux certificats, brevets et licences délivrés par l'Allemagne.*

Article 318. — *Au point de vue du trafic commercial aérien interne, les aéronefs ressortissant aux puissances alliées et associées jouiront en Allemagne du traitement de la nation la plus favorisée.*

Article 319. — *L'Allemagne s'engage à mettre en vigueur les mesures propres à assurer que tout aéronef allemand, survolant son territoire, se conformera aux règles sur les feux et signaux, règles de l'air et règles sur le trafic aérien sur ou dans le voisinage des aérodromes, telles que ces règles sont fixées dans la convention passée entre les puissancess alliées et associée relativement à la navigation aérienne.*

Article 320. — *Les obligations imposées par les dispositions qui précèdent resteront en vigueur jusqu'au 1er janvier 1923, à moins qu'auparavant l'Allemagne ait été admise dans la Société des Nations ou ait été autorisée, du consentement des puissances alliées et associées, à adhérer à la convention passée entre lesdites puissances, relativement à la navigation aérienne.*

Parfait, dites-vous ! C'est l'anéantissement aérien de l'Allemagne. Eh bien ! nous en reparlerons si cela ne vous fait rien. Et nous n'attendrons sans doute pas longtemps. — J. M.

Informations.

Il y a, paraît-il, aux Etats-Unis, un véritable engouement pour l'aviation. Tous les avions revenus de la guerre ont été vendus. Depuis le mois de juin, 380 avions ont été vendus à des particuliers de Chicago, et 1.000 autres dans différentes villes, par la commission qui organisa récemment la course San-Francisco-New-York.

Les constructeurs américains ne pouvant satisfaire aux commandes qu'ils reçoivent, achètent, au Canada, tous les appareils d'école qu'ils peuvent trouver.

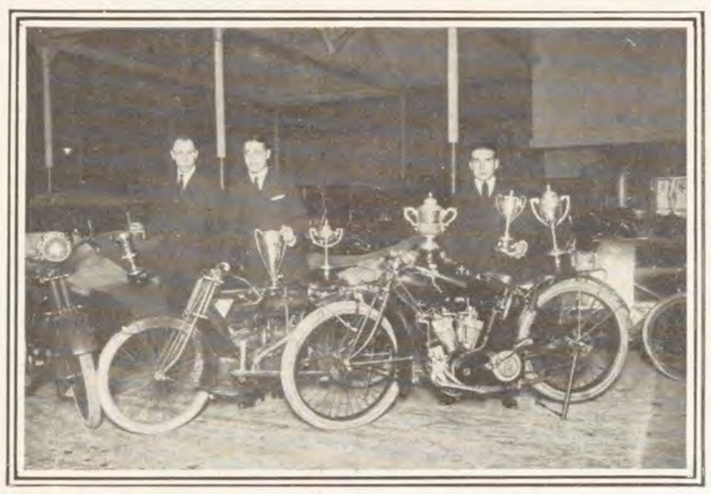
Les usines Automobile und Aviatik Gesellschaft construisent actuellement un nouvel avion géant. Il aura 4 moteurs de 250 HP, 43 mètres d'envergure et il transportera, outre un équipage de six hommes, dix-huit passagers.

Le comité des Fêtes de Paris organisera les 22 et 23 mai un concours d'aviation à Juvisy. Enfin !

Le Service postal entre Washington et New-York, qui fonctionne depuis le 15 mai 1918, a transporté, depuis cette date jusqu'au 15 mai 1919, sept millions de lettres.

Résultats techniques.

3 Janvier. — Coupe Deutsch de la Meurthe : Sadi Lecointe couvre le circuit en 42' 53" 4/5, soit à une moyenne de 266 kilomètres 314 à l'heure.



LES VAINQUEURS DES CHAMPIONNATS D'ESPAGNE DE MOTOCYCLETTE. DE GAUCHE A DROITE : ANTONIETTI, FERRAN ET ESTALELLA, GAGNANTS DES DIVERSES COUPES.

AUTOMOBILE

VOITURES D'OCCASION

Le commerce des voitures d'occasion va connaître, au printemps prochain, une ère d'activité laissant loin derrière elle tout ce que nous avions vu jusqu'ici : devant l'insuffisance de notre production en voitures neuves et devant l'abondance, d'autre part, des véhicules provenant de la liquidation des stocks de l'armée, il est certain que beaucoup d'automobilistes à la recherche d'un véhicule devront se contenter d'une machine d'occasion.

C'est toujours une chose difficile que d'acheter une voiture de seconde main, et nul, à moins d'en démonter entièrement le mécanisme, ne peut se vanter qu'il pourra, en toute certitude, faire une bonne acquisition : il en est des voitures comme des meubles anciens, et des professionnels eux-mêmes peuvent être induits en erreur. Il est possible, cependant, avec un peu de savoir et d'attention, de restreindre le champ des mauvaises opérations possibles.

Rares sont les voitures d'occasion cédées directement par leurs propriétaires. Très nombreuses, au contraire, sont celles offertes dans les garages. Ces dernières ont généralement été nettoyées et remises en état pour la vente. C'est, en grande partie, du plus ou moins de conscience qui a été apporté dans ce travail de remise en état que dépend la valeur de l'occasion qui vous est offerte. Au taux où est actuellement la main-d'œuvre spécialisée, devant les difficultés qu'on éprouve à se procurer des matières premières et l'impossibilité où l'on est souvent d'obtenir des pièces de rechange, vous pensez bien que les réparations ne se peuvent faire sans engager d'assez gros frais.

Contrairement à ce que beaucoup de personnes pensent, l'essai sur route n'a pas l'importance qu'on lui accorde et ne doit, en tout cas, que confirmer un examen consciencieux préalablement effectué au garage et qui portera successivement sur tous les organes de la voiture, pour en vérifier le jeu et le fonctionnement. La vue joue ici un rôle beaucoup moins important que deux autres sens : le toucher et l'ouïe. C'est au toucher, en manœuvrant les organes de commande ou de liaison, qu'on se rend compte de leur réglage et du service qu'ils ont pu antérieurement accomplir. C'est au son qu'on apprécie la valeur intrinsèque d'un moteur et qu'on peut savoir en quel état sont ses principales pièces.

Lors de l'essai sur route, c'est au son encore qu'on peut connaître, à peu près exactement, le degré d'usure des pignons de vitesse ou du différentiel, le bon fonctionnement du moteur et de quelques autres organes. Ce que l'oreille ne perçoit pas, c'est le toucher qui vous le révèle, par la manière dont se comporte le châssis sur la route. Et c'est après, après seulement, que vous vous inquiéterez de la valeur des pneus et de la carrosserie.

Les tares physiques doivent attirer votre attention bien avant que vous vous occupiez du vêtement. — C. Laville.

Informations.

L'Auto organisera en juin un concours dit « de bonne tenue », ouvert à toutes les voitures automobiles.

Un Cross-Country des chars d'assaut, organisé par l'Auto, se disputera en mai. Vingt-sept chars représentant les vingt-sept bataillons français de chars d'assaut, y prendront part.

TECHNIQUE SPORTIVE

Par C. Laville.

CHRONOMETRAGE AUTOMATIQUE. Lors de la récente tentative, d'ailleurs couronnée de succès, faite par le coureur Thomas pour battre le record du kilomètre à Gaillon et lors des épreuves organisées à Achères par l'Automobile-Club de France, le chronométrage a été assuré par des appareils automatiques d'une très grande sensibilité, rendant indiscutables les résultats constatés.

Il est certain que plus est petite la distance sur laquelle se dispute l'épreuve et plus est grande, d'autre part, la vitesse de la voiture dont il s'agit d'apprécier la performance, plus les erreurs de chronométrage prennent d'importance. Se tromper d'un cinquième de seconde sur le temps total d'une course de plusieurs heures, c'est peu de chose si les concurrents ne sont pas arrivés roue à roue ; se tromper d'un cinquième de seconde sur un temps total qui peut devenir inférieur à 20 secondes, c'est énorme et, à vrai dire, inadmissible. Or, quelles que soient les précautions prises, les erreurs possibles sont supérieures à l'approximation de lecture et peuvent conduire à un classement faux.

Depuis longtemps, les Anglais emploient sur l'autodrome de Brooklands un appareil enregistreur électrique. Lors des essais d'Achères, l'A. C. de France a eu recours à l'appareil de chronométrage électrique du colonel Holden. Mais depuis 1912, déjà, nous sommes en possession d'une

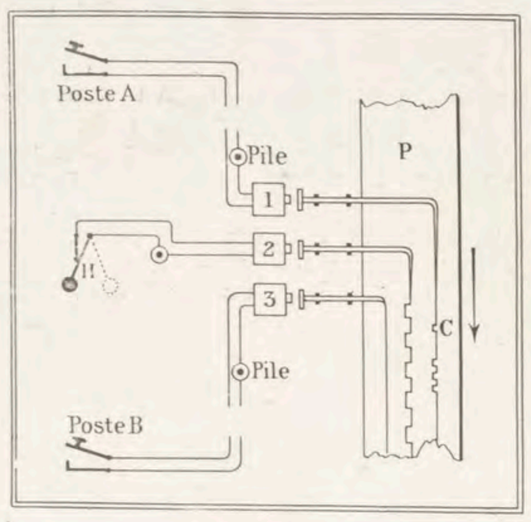


Fig. 1. — Schéma du fonctionnement du chronométreur automatique Galy.

machine de conception française, inventée par MM. Galy et Bonnet, qui nous fournit une solution très élégante du problème à résoudre. Il faut bien remarquer que tel appareil, pouvant donner des résultats remarquables sur un autodrome, c'est-à-dire avec une installation à poste fixe, risque de ne plus donner satisfaction dès qu'il faut l'employer comme matériel volant et le transporter là où se disputent les épreuves. L'appareil Galy et Bonnet est en service à l'Automobile-Club du Rhône depuis 1908 ; sa précision et sa facilité d'emploi ne sont pas étrangères au succès des épreuves organisées par ce club avant la guerre.

Principe de l'appareil. — L'appareil est essentiellement formé d'une bande de papier P se déroulant d'un mouvement uniforme sous trois styles traceurs maintenus en place par des ergots qui les empêchent d'être entraînés par le papier, mais leur permettant cependant de se déplacer légèrement dans le sens transversal.

Chacun des porte-traceurs comporte une petite masse de fer qui forme l'armature d'un électro-aimant, du noyau duquel elle est maintenue écartée par un ressort.

Lorsque le papier se déroule, chaque style y trace un trait droit continu. Si l'on fait une émission, aussitôt interrompue, de courant électrique dans un électro-aimant, la masse de fer du traceur est d'abord attirée, puis reprend sa place sous l'action du ressort : ce double mouvement se traduit par un crochet, tel que C, sur la ligne tracée sur la feuille de papier.

Supposons que l'électro du milieu soit relié à une horloge à contacts H, que l'électro 1 soit relié à un contact établi au poste de départ et l'électro 3 à un contact établi au poste d'arrivée. Chaque seconde, le pendule de l'horloge fait une émission de courant en 2 ; le trait du milieu présente une série de coches dont la longueur représente le déroulement du papier pendant une seconde. Autrement dit, on a établi là une *référence de temps*.

L'électro 1 fonctionne de telle sorte que le trait de droite comporte un crochet au moment où la voiture franchit la ligne de départ. De même, l'électro 3 donne lieu à l'enregistrement d'un crochet au moment où la voiture franchit la ligne d'arrivée. En comptant le nombre de coches du trait médian, on aura le temps écoulé entre le départ et l'arrivée. Il suffit de diviser en dix parties égales la distance entre deux coches du trait médian pour repérer les temps au dixième de seconde.

Application. — L'emploi d'un seul chronographe supprime les erreurs d'observation et de non-synchronisme. Dans la pratique, on emploie 4 appareils : un poste de départ, un poste d'arrivée, un chronographe, un enregistreur.

Le poste de départ est à *fil cassé :* il est absolument impossible qu'une voiture passe sans rompre le fil fin tendu en travers de la route, si ce fil est à une

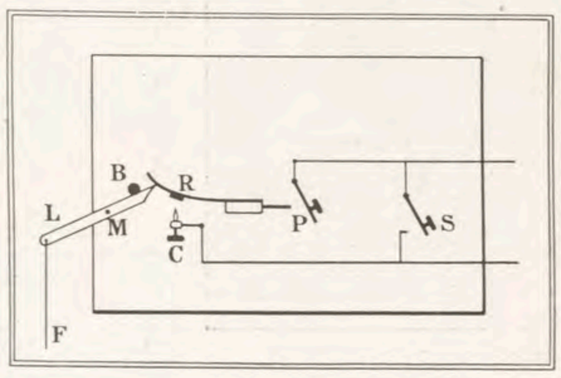


Fig. 2. — Schéma du poste de départ à fil cassé.

hauteur supérieure à celle des roues.

Ce fil F, attaché à un poteau d'un côté de la route, est fixé par l'autre extrémité à un levier L mobile autour d'un axe M retenu par un butoir B, contre lequel il est retenu par la tension du fil. Ce levier maintient une lame de ressort R qui tend à venir s'appuyer sur la vis C. Lorsque le commissaire aperçoit une voiture prête à franchir le poste, il appuie sur la clé P. Le courant ne passe pas encore, car le circuit est interrompu entre R et C. Mais, aussitôt le fil coupé, le levier L oscille autour de son axe et le ressort R s'appuie sur C : le circuit est fermé et le courant passe. Le commissaire lâche alors la clef P et le courant est coupé. On peut procéder au remplacement du fil, remplacement qui peut se faire très rapidement — en 3 ou 4 secondes — au moyen de bobines préparées à l'avance et sans avoir besoin de traverser la route.

Le poste d'arrivée est pneumatique. Un faisceau de tuyaux à gaz repose sur la ligne d'arrivée. La pression occasionnée dans les tuyaux par le passage d'une voiture gonfle un diaphragme qui pousse une lame de ressort et lui fait abandonner le contact d'un plat. Aussitôt, l'électro correspondant abandonne le fer doux qui porte le traceur, et la coche qui marque l'arrivée est tracée. Cet appareil est très sensible : non seulement les tuyaux n'ont pas besoin d'avoir leur extrémité libre obturée, mais le contact même des roues n'est pas nécessaire ; l'air déplacé au-dessus du faisceau par le passage

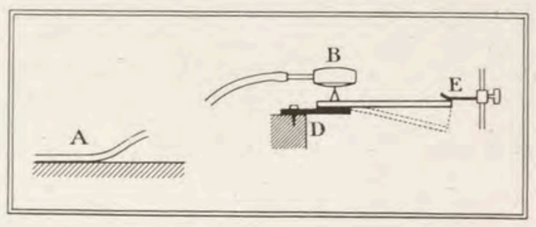


Fig. 3. — Schéma du poste d'arrivée à contact pneumatique.

d'une voiture suffit à déterminer l'enregistrement.

L'appareil enregistreur est formé d'un chronographe à contacts. Son balancier la demi-seconde par oscillation simple, c'est-à-dire la seconde par oscillation double. A chaque seconde se produit un contact entre la fourchette du balancier et un plat isolé. Il se produit alors une émission de courant dans l'électro qui commande les déplacements du style traceur. Toutes les dix secondes une dent plus longue est tracée, grâce à un contact supplémentaire entre la branche d'une étoile triangulaire *(fig. 3)* et un ressort monté sur plat isolé.

Sensibilité de l'appareil. — Ce serait sortir du cadre de cette brève étude documentaire que de rappeler comment on a pu déterminer exactement la précision donnée par les indications de l'appareil Galy. Dans le cas le plus défavorable, l'erreur est toujours inférieure à un dixième de seconde.

L'appareil présente l'avantage d'être complètement automatique, de ne comporter aucun organe délicat, d'être d'un fonc-

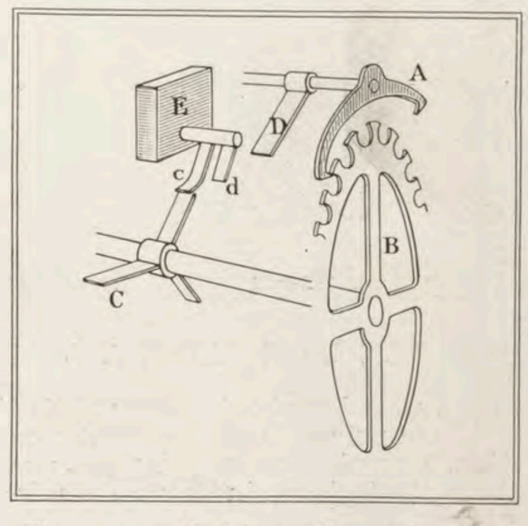


Fig. 4. — Schéma des contacts de l'horloge.

tionnement sûr et, chose essentielle, de supprimer toute possibilité de contestation ultérieure, puisqu'il laisse une trace écrite et impartiale des performances accomplies.

Modeste serviteur du sport automobile, les services qu'il peut lui rendre sont hautement appréciables.

POUR METTRE UN BATEAU A L'EAU. Un lecteur du *Popular Mechanics* communique à ce journal la méthode pratique qu'il emploie pour pouvoir mettre son bateau à l'eau sans le secours de personne. La figure ci-contre *(fig. 5)* dispense de toute explication : à l'extrémité avant du bateau est prévu un tube traversant de part en part la coque et dans lequel est emmanché une fourche de bicyclette, qui coulisse à frottement doux dans le tube. Vers l'extrémité arrière se trouvent, de chaque côté, fixés deux crochets dans lesquels s'engagent les rames, ainsi qu'on peut le voir sur la figure.

De cette manière, le bateau est transformé en une sorte de brouette et on peut facilement le conduire à la rivière ou l'en ramener. Avant de mettre le bateau à l'eau, on enlève la roue, qu'on met dans l'embarcation.

Moyen simple et pratique... Sans compter qu'on peut toujours convier un ou deux amis à prendre place sur les banquettes...

C. LAVILLE.

Fig. 5. — Dispositif pratique pour mettre un bateau à l'eau.